

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Uplatnění Public Private Partnership ve veřejném sektoru

Application of Public-Private Partnership in the Public Sector

Student:

Bc. Petra Podoláková

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Iveta Vrabková, PhD.

Ostrava 2014

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra veřejné ekonomiky

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Petra Podoláková**
Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6202T055 Veřejná ekonomika a správa
Specializace: 00 Veřejná ekonomika a správa
Téma: **Uplatnění Public Private Partnership ve veřejném sektoru**
Application of Public-Private Partnership in the Public Sector

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Teorie Public Private Partnership
3. Public Private Partnership ve veřejném sektoru
4. Zhodnocení uplatnění Public Private Partnership v dopravě
5. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

GRIMSEY, Darrin a Mervyn LEWIS. *Public Private Partnership: the worldwide revolution in infrastructure provision and project finance*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2007. ISBN 978-18-47202-26-0.

LEGO, Jan a Tomáš LOUDA. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru*. Praha: Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-904024-4-7.

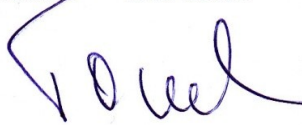
OSTŘÍŽEK, Jan et al. *Public Private Partnership. Příležitost a výzva*. Praha: C. H. Beck, 2007. ISBN 978-80-7179-744-9.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

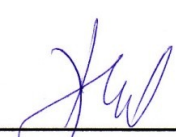
Vedoucí diplomové práce: **Ing. Iveta Vrabková, Ph.D.**

Datum zadání: 22.11.2013

Datum odevzdání: 25.04.2014


doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry




prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Prehlasujem, že som celú prácu vypracovala samostatne, prílohy č. 1, 2, 3, 4 dané mi k dispozícii, som samostatne doplnila.

V Ostrave dňa 25. 4. 2014

.....
Podoláková

Bc. Petra Podoláková

Obsah

1	ÚVOD.....	4
2	TEÓRIA INVESTÍCIÍ PROSTREDNÍCTVOM PPP	6
2.1	Definícia PPP projektov	6
2.2	História PPP projektov	7
2.3	Legislatíva PPP projektov v Českej republike	8
2.4	Prínosy a riziká PPP projektov	9
2.4.1	Prínosy PPP projektov.....	9
2.4.2	Riziká PPP projektov	12
2.5	Typy PPP projektov	14
2.5.1	5 základných typov PPP	15
2.5.2	Ďalšie formy PPP	18
2.6	Etapy PPP projektov	19
2.7	Účastníci projektu a ich vzťahy	21
3	PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP VO VEREJNOM SEKTORE	24
3.1	Čo je verejný sektor	24
3.2	PPP projekty vo verejnom sektore v Českej republike	27
3.3	PPP projekty v ČR v jednotlivých etapách prípravy	29
3.4	PPP projekty v doprave	32
3.4.1	Doprava v Českej republike.....	33
3.4.2	Projekty PPP v doprave v ČR	34
4	ZHODNOTENIE UPLATNENIA PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP V DOPRAVE	38
4.1	Základné informácie o projekte	38
4.2	Financovanie PPP projektu Rýchlostnej cesty R1	44
4.3	Zhodnotenie úspešnosti PPP projektu rýchlostnej cesty R1	48
5	ZÁVER.....	51
	ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY	55
	ZOZNAM SKRATIEK A SYMBOLOV	60
	PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKU DIPLOMOVÉ PRÁCE	
	ZOZNAM PRÍLOH	

1 ÚVOD

Termín Public Private Partnership (PPP) označuje dlhodobé partnerstvo verejného a súkromného sektoru, ktorého hlavným účelom je zaistenie verejných služieb a verejnej infraštruktúry. V modeli PPP súkromný investor investuje zo svojich súkromných zdrojov do rozvoja prostriedkov verejnej služby a v niektorých prípadoch vo vlastnej réžii tieto prostriedky i spravuje a prevádzkuje. Verejný sektor za tieto služby poskytne súkromnému sektoru úhradu vo forme priamych platieb alebo udelením koncesie. Vo svete sa forma PPP financovania stala štandardným spôsobom zabezpečenia verejnej infraštruktúry a verejných služieb pre občanov. Realizáciu projektov formou PPP schvaľuje a podporuje aj Európska komisia, ktorá spracovala dokumenty, ktoré popisujú princípy fungovania PPP a skúsenosti s týmito projektmi v rámci iných krajín. Tieto projekty podporujú aj Európska investičná banka (EIB), Európska banka pre obnovu a rozvoj (EBRD), Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj (OECD) alebo napríklad Svetová banka.

Predmetom diplomovej práce je problematika využívania verejno-súkromného partnerstva (Public Private Partnership) pri realizácii projektov vo verejnom sektore, ktorá je konkrétne aplikovaná na príklade Rýchlostnej cesty R1 Nitra – Tekovské Nemce na Slovensku.

Cieľom diplomovej práce je charakteristika a zhodnotenie uplatnenia Public Private Partnership vo verejnom sektore, podľa prínosov a rizík projektu a zvolených finančných parametrov, na príklade PPP projektu v doprave – Rýchlostnej cesty R1 úseku Nitra – Tekovské Nemce a Banská Bystrica severný obchvat.

K vypracovaniu diplomovej práce a dosiahnutiu cieľa boli využité metóda deskriptívnej analýzy na základe rešerše odbornej literatúry, komparácia vybraných ukazovateľov v rámci prípravy a realizácie PPP projektu verejným sektorom a spoločnosťou GRANVIA, a. s. v časovom období 2005 – 2010 a SWOT analýza financovania rýchlostnej cesty R1.

Diplomová práca je tvorená 5 kapitolami. Po úvode nasleduje druhá kapitola pod názvom „Teória investícií prostredníctvom PPP“, ktorá hovorí o počiatkoch verejno-súkromného partnerstva vo svete a v Českej republike, popisuje základnú charakteristiku Public Private Partnership – prínosy, riziká PPP projektov, typy PPP projektov, etapy prípravy. Obsahom tretej kapitoly „Public Private Partnership vo verejnom sektore“, je charakteristika verejného sektora v Českej republike, PPP projekty vo verejnom sektore v Českej republike, ktoré sú

rozdelené do jednotlivých etáp prípravy PPP projektov a neposlednom rada PPP v doprave v rámci ČR. Štvrtá kapitola pod názvom „Zhodnotenie uplatnenia Public Private Partnership v doprave“, sa zaoberá prvým a zatiaľ jediným PPP projektom v doprave na území Slovenskej republiky, ktorý môže slúžiť ČR ako príklad. Opisuje spôsob prípravy projektu, uchádzačov o projekt, náklady na projekt, ktoré sa rozdelili medzi verejný sektor a súkromného partnera v období prípravy a realizácie projektu v rokoch 2005 – 2010 a koniec opisuje súčasný stav PPP projektu.

Pri spracovaní tejto diplomovej práce bola použitá odborná literatúra, ktorá sa venuje danej problematike, ktorá je presne popísaná v zdrojoch, internetové zdroje, zákony a vyhlášky Českej republiky a Slovenskej republiky a interné podklady spoločnosti GRANVIA, a. s., ktorá sa podieľala na PPP projekte ako súkromný partner.

2 TEÓRIA INVESTÍCIÍ PROSTREDNÍCTVOM PPP

Skratka PPP pochádza z anglického termínu Public Private Partnership, ktorá označuje partnerstvo verejného a súkromného sektoru. Predstavuje dlhodobé zmluvné partnerstvo, ktorého hlavným účelom je využitie zdrojov a schopností oboch sektorov k zaisteniu verejných služieb a verejnej infraštruktúry.¹

2.1 Definícia PPP projektov

Pojem PPP je obecné používaný termín, ktorý popisuje skupinu projektov, na ktorých sa spoločne podieľa verejný a súkromný sektor, a smerujú k uspokojovaniu služieb, ktoré sú zvyčajne zaisťované verejným sektorom. Sú to formy spolupráce medzi orgánmi verejnej správy a podnikateľským sektorom. Táto spolupráca je vytvorená za účelom financovania, výstavby, obnovenia, údržby, správy verejnej infraštruktúry alebo poskytovania verejných služieb.²

Nie je jednoduché formulovať univerzálnu definíciu PPP projektov, pretože sa partnerstvo verejného a súkromného sektora odvíja od ich formy. Pod verejným sektorom chápeme subjekt verejnej správy, ktorý je oprávnený disponovať časťou verejných financií a podlieha verejnej kontrole. Pod súkromným sektorom si zasa možno predstaviť fyzickú alebo právnickú osobu, ktorá disponuje finančnými prostriedkami, ktoré podľa svojho vlastného uváženia investuje do projektu za účelom tvorby zisku.³

PPP projekty kombinujú zdroje vlády s tými od súkromných činiteľov (podniky alebo neziskové subjekty) s cieľom dosiahnuť spoločenské ciele. PPP projekty zahŕňajú uzatváranie zmlúv na služby, obchodné vedenie verejných služieb, a návrh hybridných organizácií pre zdieľanie rizík a koprodukcii medzi vládou a súkromnými partnermi. Spolupráca verejného a súkromného sektora vedie k sérii ideologických a manažérskych rozhodnutí. Tie sa týkajú

¹ OSTŘÍŽEK, Jan a kol. (2007, s. 1).

² ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. [online].

³ JEBAVÁ, Magdaléna. (2012, s. 11).

vzťahov medzi súkromnými subjektmi a verejným sektorom, rozsah, do akej miery podniky a neziskové subjekty by mali nahradiť verejný sektor a náklady a výnosy.⁴

Pre model PPP je charakteristické, že súkromný investor investuje zo súkromných zdrojov do rozvoja prostriedkov verejnej služby a v niektorých prípadoch vo vlastnej réžii tieto prostriedky spravuje a prevádzkuje.⁵ Verejný sektor za tieto služby poskytuje súkromnému sektoru úhradu vo forme priamych platieb alebo udelením koncesie. Táto koncesia môže byť previazaná s výberom poplatkov od verejnosti, ktorá danú službu užíva. Alebo úhradu za služby predstavuje kombinácia oboch variant. Súkromný sektor má právo na úhradu len v tom prípade ak splnil stanovené podmienky. Tento vzťah medzi súkromným a verejným sektorom je dlhodobý a zmluvne upravený. Kľúčovým nástrojom PPP projektov je finančný model, ktorý dopredu stanoví definované investičné a prevádzkové náklady projektu pred výberom partnera pre spoluprácu na projekte. Vhodným partnerom sa stane ten subjekt, ktorý poskytne finálnu službu zadaných parametrov za najpriateľnejších podmienok a hlavne za najvýhodnejšiu cenu.⁶

2.2 História PPP projektov

Projekty založené na partnerstve verejného a súkromného sektora ako také sa rozvíjali od polovice 80. rokov 20. storočia. Príklady však možno nájsť už v dávnom stredoveku, kedy boli udeľované zvláštne hospodárske práva napr. monopolne zamerané koncesie pri udeľovaní práva na varenie piva. Ďalej sa rozvíjali v 19. storočí pri prudkom rozvoji železníc. Priekopníkom financovania verejných služieb prostredníctvom PPP sa v Európe stala Veľká Británia v roku 1992. Jednalo sa o program známy ako Private Finance Initiative (PFI) – viac ako 300 projektov, ktorých celková hodnota presiahla 38 miliárd anglických libier.⁷ Potom ju nasledovali krajiny ako Írsko, Španielsko, Holandsko, Francúzsko, Portugalsko, Japonsko a Austrália.⁸

V prvej polovici 90. rokov 20. storočia aj Česká republika začala uvažovať o využití PPP projektov. Jedným z prvých PPP projektov bol plán výstavby diaľnice D47 v Moravskoslezskom regióne. Ministerstvo dopravy nevykonalo riadnu kalkuláciu nákladov

⁴ SKELCHER, Chris. (2007, s. 347).

⁵ LEGO, Jan a Tomáš LOUDA. (2008, s. 53)

⁶ HORKEL, Vlastimil a Miroslav ZÁMEČNÍK.. (2003, s. 3).

⁷ OSTŘÍŽEK, Jan a kol. (2007, s. 16).

⁸ SLÁNSKÁ, Marie. (2009, s. 14).

a úžitku diaľnice, nedisponovalo plánom konečnej trasy diaľnice, nemalo vyriešené majetkovoprávne vzťahy k pozemkom, na ktorých mala stáť diaľnica a výberové konanie prebiehalo netransparentne, tým sa potvrdilo, že verejný sektor nepochopil koncepciu PPP projektov.⁹

V Českej republike hralo pri implementácii PPP dôležitú úlohu PPP Centrum, ktoré vytvorilo metodiky pre PPP a zúčastnilo sa prípravy a realizácie pilotných a municipálnych projektov. Zriaďovateľom PPP Centra bolo Ministerstvo financií a Fond národného majetku. V roku 2012 bola činnosť PPP Centra ukončená a PPP projekty sú v súčasnosti riadené Ministerstvom financií a legislatívne Ministerstvom pre miestny rozvoj.¹⁰

2.3 Legislatíva PPP projektov v Českej republike

Legislatívnou normou, ktorá upravuje PPP projekty je Zákon č. 139/2006 Sb. o koncesných smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon) a Zákon č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách. Ďalej sú to prováděcí předpisy a zákony a vyhlášky, ktoré sa bežne využívajú pri príprave a realizácii verejnej infraštruktúry.¹¹

Ďalšie právne predpisy, ktoré viac alebo menej regulujú PPP projekty sú napr.:

- Zákon č. 90/2012 Sb., o obchodních korporacích
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla)
- Zákon č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích
- Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
- Zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění)

⁹ PAVEL, Jan. (2007, s. 48).

¹⁰ ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. [online].

¹¹ ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. [online].

- Vyhláška ČNB č. 123/2007 Sb., o pravidlech obezřetného podnikání bank, spořitelních a úvěrních družstev a obchodníků s cennými papíry.

2. 4 Prínosy a riziká PPP projektov

Prínosy a riziká PPP projektov sa nedajú jednoznačne určiť a to vzhľadom k tomu, že existuje množstvo modelov a prístupov k týmto modelom, preto je to veľmi komplikované. Predpokladom efektívnej implementácie PPP je hlavne transparentné podnikateľské prostredie, legislatívny rámec a eliminácia rizika korupcie.

2.4. 1 Prínosy PPP projektov

Medzi prínosy PPP projektov hlavne patria:

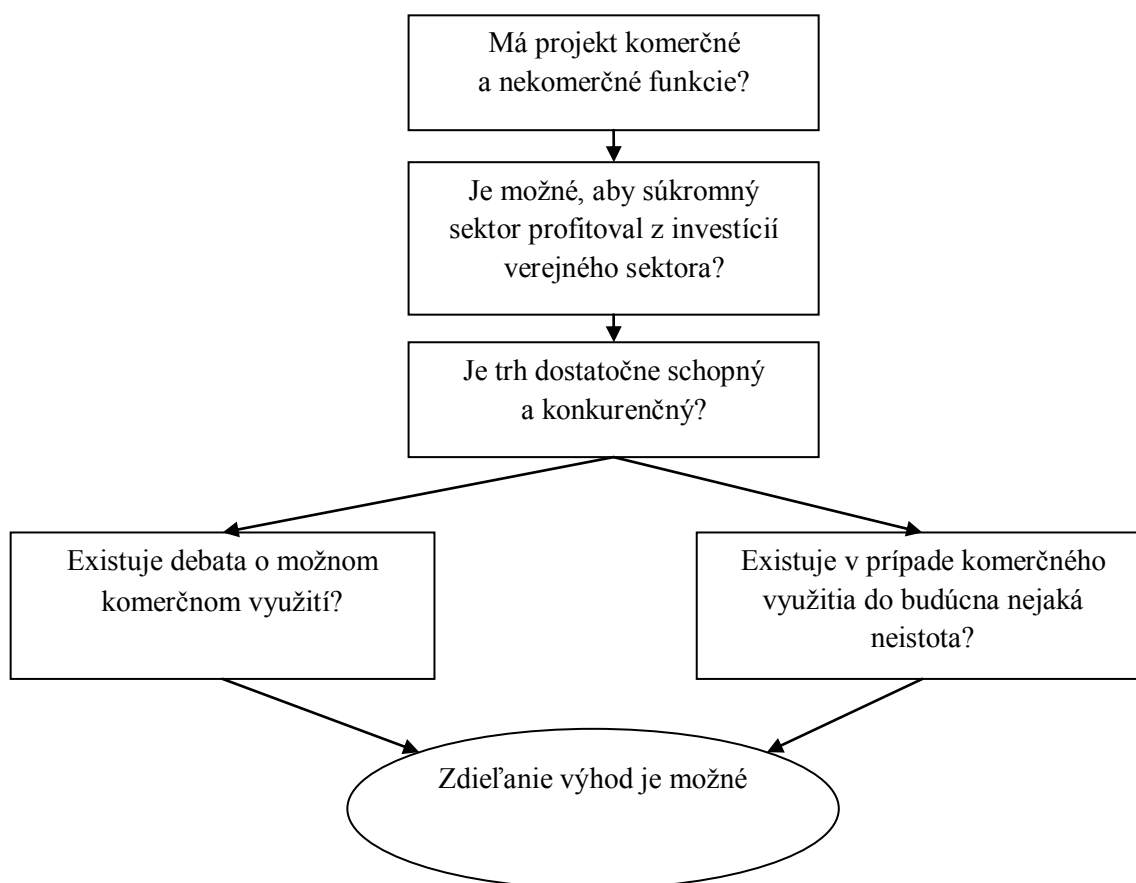
- a) orientácia na náklady životného cyklu** - PPP projekty sa neorientujú na najnižšie obstarávacie náklady ani na najnižšie prevádzkové náklady, ale na najnižší súčet všetkých nákladov, ktoré sú v priebehu celého zmluvného obdobia vynaložené na uspokojovanie verejných služieb (10 – 30 rokov),
- b) zachovanie kontroly** - verejný sektor sa môže prostredníctvom PPP venovať veciam, ktoré ovláda najlepšie a realizácii infraštruktúrnych projektov prenechá súkromnému sektoru bez toho aby na nimi stratil kontrolu,
- c) kvalita** - za vynaloženie rovnakých alebo nižších nákladov získa verejný sektor pri využití PPP vyššiu kvalitu verejných služieb,
- d) prenos rizika** - PPP prenáša podstatné riziká na súkromný sektor. Zmluvná dokumentácia rozdeľuje zodpovednosti za náklady a riziká medzi oba sektory. Každý sektor nesie takú zodpovednosť, ktorú dokáže najlepšie riadiť,¹²
- e) efektívna realizácia** - PPP zabezpečuje realizáciu projektov skôr, rýchlejšie a bez rizika prekročovania rozpočtu pre verejný sektor,
- f) transparentnosť** - ide o kvalifikovane vykonanú verejnú súťaž. Jedná sa väčšinou o veľké zákazky, na ktorých sa zúčastňuje značné množstvo subjektov, takže sú pod drobnohľadom súťažiacich ale aj médií a občanov,
- g) obojstranná výhodnosť** - PPP musia byť výhodné pre obe strany, tak ako pre verejný tak aj súkromný sektor,

¹² ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. [online].

h) motivácia - súkromný sektor je motivovaný možnosťou dlhodobých príjmov, tie však získa iba pri dodržaní zmluvných podmienok o kvalite dodanej služby.¹³

Pre realizovanie výhod je nutné, aby sa partneri striktne riadili zmluvnými ustanoveniami, ktoré definujú ich rolu a úlohy v danom projekte PPP. Podmienky, ktorých splnenie vedie k zdieľaniu výhod z využitia PPP možno vidieť na Obr. 2.1.

Obr. 2.1 Podmienky dosiahnutia prínosov z využitia PPP.



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe: OSTRÍŽEK, Jan a kol. Public Private Partnership. (2007, s. 41).

¹³ Dtto. [online].

Existuje mnoho pohľadov autorov na prínosy a riziká zavedenia PPP projektov. Vyššie zmienené prínosy sú sformulované členmi Asociácie pro rozvoj infrastruktury. Autor J. Pavel, vo svojej práci pre Transparency International – Česká republika, PPP projekty v České republice spomína nasledujúce dôvody zavedenia PPP projektov: zrýchlenie rozvoja infraštruktúry, rýchlejšia implementácia jednotlivých fáz, zníženie prevádzkových nákladov, lepší management rizík (správne rozdelenie rizika medzi subjekty verejné a súkromného sektora), zvyšovanie kvality verejných služieb, generovanie dodatočných príjmov (súkromný sektor môže v rámci mnohých PPP projektov vyberať poplatky od verejnosti), zvyšovanie kvality managementu verejného sektora. Naplnenie týchto prínosov je závislé na inštitucionálnom prostredí hlavne na konkrétnej podobe jednotlivých projektov – zmluvné ošetrovanie.¹⁴

F. Ochrana vo svojej publikácii Veřejný sektor a veřejné finance v kapitole, ktorá sa venuje PPP projektom, hovorí o nasledujúcich prínosoch a dôvodoch zavedenia PPP projektov: akcelerácia rozvojových programov, zrýchlenie výstavby súvisiacich stavieb a ich uvedenie do užívania, redukcia celoživotných nákladov investícií, výhodnejšie rozloženie rizík, zvýšenie kvality poskytovaných služieb, vytváranie dodatočných príjmov, optimálne rozloženie kompetencií managementu.¹⁵

K prínosom PPP projektov sa vyjadruje i J. Ostřížek, ktorý za prínosy považuje mobilizáciu súkromného kapitálu, rýchlejšia realizácia, zníženie nákladov po dobu životnosti projektu, lepšie rozloženie rizika, motivácia k zvýšeniu/zlepšeniu výkonov súkromného dodávateľa, zvyšovanie výkonov, ďalšie príjmy (napr. z prenájmu nevyužitých priestorov v budovách), posilňovanie verejného riadenia, vyššia kvalita statkov a služieb, umožnenie kreatívnych a inovatívnych riešení, prilákanie väčšieho počtu záujemcov o realizáciu projektu, prístup ku skúsenostiam a technológiám, možnosť spolufinancovania projektov z fondov Európskej únie.

Porovnanie prínosov zavedenia PPP projektov, o ktorých hovorí Asociácie pro rozvoj infrastruktury a prínosov, ktoré opisujú jednotliví autori možno vidieť v Tab. 2.1.

¹⁴ PAVEL, Jan. (2007, s. 9 - 10).

¹⁵ OCHRANA, František, PAVEL Jan, VÍTEK, Leoš a kolektív. (2010, s. 254).

Tab. 2.1 Porovnanie prínosov PPP projektov.

Asociace pro rozvoj infrastruktury	F. Ochrana	J. Ostřížek	J. Pavel
Orientácia na náklady životného cyklu	X	X	
Zachovanie kontroly		X	
Kvalita	X	X	X
Prenos rizika	X	X	X
Efektívna realizácia	X	X	X
Transparentnosť			
Obojstranná výhodnosť	X	X	X
Motivácia	X	X	X

* X predstavuje spoločný prínos.

Zdroj: Vlastné spracovanie.

2.4. 2 Riziká PPP projektov

Pri diskusii o zavedení PPP projektov možno okrem prínosov identifikovať aj veľké množstvo faktorov, ktoré zvyšujú riziko použitia PPP projektu verejným sektorom. M. Jebavá sa vo svojej diplomovej práci opiera o riziká zavedenia PPP projektov od autorov E. Královej a O. Kadleca. Medzi tieto riziká patria:

a) absencia zodpovednosti - v dôsledku dlhodobosti projektov dochádza vo verejnom sektore k politickej obmene, zodpovední úradníci v dobre vzniku prípadného problému nemusia byť na kompetentných miestach a tak nemôžu byť sankciovaní. Náklady ponesú daňový poplatníci a dopady z prípadného neúspechu nesie strana, ktorá je momentálne pri moci,

b) dlhodobá spolupráca - počas doby trvania projektu sa ťažko menia uzatvorené zmluvné podmienky, preto je potrebné klásť dôraz na ich dôkladné stanovenie, aby v budúcnosti nedošlo k žiadnym problémom,

c) existencia odpovedajúcej legislatívy - po zapojení súkromného sektoru do projektu sa môže stať prirodzeným monopolom, preto je nutné stanoviť hranice a regulovať súkromného partnera,

d) investičná nákladovosť - súkromný sektor financuje projekt z vlastných zdrojov, a tak poskytuje verejnému sektoru určitú formu úveru. Ten verejný sektor spláca vo forme zmluvne stanovených splátok. Pri tom dochádza k použitiu peňazí s vyššou cenou, čo spôsobuje

bankový sektor, ktorý poskytuje súkromnému sektoru úvery za vyššiu úrokovú mieru ako verejnému sektoru a to v dôsledku nižšej kredibility súkromného partnera,

e) náročnosť prípravy - príprava by mala dosiahnuť vysokých štandardov, preto sú pre súkromný aj verejný sektor administratívne, časovo aj finančne náročné. Prípravná fáza môže trvať aj dva roky,

f) PPP projekty nie sú vhodné pre niektoré druhy projektov - PPP projekty nie sú vhodné pre projekty s nízkou kapitálovou náročnosťou (ak je prevádzková časť výrazne nižšia ako investičná časť),

g) neskúsenosť s PPP projektmi - nedostatočná skúsenosť pri uzatváraní zmluvných podmienok môže daný sektor znevýhodniť. Skúsenejší partner to môže využiť vo svoj prospech,

h) rozdielne ciele a požiadavky partnerov - aby partnerstvo fungovalo bezproblémovo je dôležité aby partneri naplňali svoje požiadavky,

i) zaistenie transparentnosti - transparentnosť sa odvíja od legislatívnych predpisov a je dôležitá po celú dobu trvania projektu. Jednotlivým partnerom musia byť jasné ich oblasti kompetencií a zodpovednosti.¹⁶

Medzi faktory, ktoré zvyšujú riziko podľa F. Ochranu patrí predovšetkým dlhodobosť zmluvy, zadĺženie alebo obmedzenie iných spotrebných výdavkov, škrtý v mandátorných sociálnych výdavkoch, náklady budú verejné rozpočty zaťažovať v budúcnosti, možnosť vzniku dlhovej pasce, monopolná závislosť, nekompletné zmluvy, možnosť krachu dodávateľa alebo nespokojnosť s jeho činnosťou, ktorá bude viesť k vypovedaniu zmluvy.¹⁷

Autor J. Pavel vo svojej publikácii hovorí, že prvým z problémov PPP projektov je otázka stanovenia kvality výstupov, ktorú bude súkromný sektor poskytovať. Je potrebné, aby v zmluvách boli definované štandardy a výstupné indikátory. Druhým problémom je politická zodpovednosť (PPP projekt zaväzuje verejný sektor k platbám v časovom horizonte, ktorý značne prekračuje volebné obdobie). Spornou otázkou je rozdelenie rizík medzi súkromným a verejným sektorom (správny odhad veľkosti rizika a jeho rozdelenie zo 60 % ovplyvňuje úspešnosť projektu – hodnotu dosiahnutých úspor, ACCA 2005). Možnosť skrytého zadlžovania a využitie PPP projektu k zakrývaní zadĺženia verejného sektora patria medzi ďalšie riziká zavedenia projektov.

¹⁶ JEBAVÁ, Magdaléna. (2012, s. 22 – 24).

¹⁷ OCHRANA, František, PAVEL Jan, VÍTEK, Leoš a kolektív. (2010, s. 254 - 255).

Medzi najvýznamnejšie riziká implementácie v Českej republike patrí: nepochopenie princípov PPP projektov, nedostatočná špecifikácia politickej zodpovednosti, možnosť vzniku skrytého zadĺženia, možnosť priameho zadávania projektu bez otvoreného výberového riadenia, nedostatočné ošetrovanie problematiky definície výstupov a ich kontroly, možno podcenenie fázy pilotných projektov a ich vyhodnotenie.¹⁸

Ďalším autorom, ktorý sa vyjadruje k rizikám PPP projektov je J. Ostřížek. Ten tvrdí, že medzi riziká patrí vyššia cena PPP projektov (vyšší kreditný rating štátu oproti nižšiemu hodnoteniu súkromných firiem a s tým spojená ľahšia dostupnosť a nižšia cena úveru poskytnutého verejnému sektoru, súkromný sektor musí generovať zisk), ďalej konflikt kvality a zisku (názor, že súkromný sektor bude znižovať náklady až do takej miery, že zníži kvalitu služieb), morálny hazard a zadĺženie ďalších vlád, súkromný sektor nemá zodpovednosť voči verejnosti, PPP má za následok stratu štátnych pracovných miest a nakoniec obmedzená dispozícia s majetkom.¹⁹

Za najväčšiu prekážku zavedenia PPP projektov možno označiť nízku informovanosť verejného sektora o možnosti využitia PPP. Z toho vyplýva nižší záujem o riešenie verejných projektov touto metódou. Naopak za najväčšie pozitívum možno označiť vedomie oboch sektorov o výhodnosti PPP pri zaistení verejných služieb pri nedostatku verejného kapitálu.

2.5 Typy PPP projektov

PPP projekty môžu mať rôzne formy a vznikajú kombináciou jednotlivých typov. Líšia sa zapojením súkromného sektora do realizácie PPP projektu. Každý projekt je originál, a to vzhľadom k jeho flexibilita a adaptabilita, preto nie je možné na PPP stanoviť jeden univerzálny a správny recept. Na základe finančných foriem, právnych štruktúr projektu v závislosti na ich náplni sa používajú k označeniu písmená:

D = Design (návrh a výkresová dokumentácia)

B = Build (výstavba)

F = Finance (financovanie)

¹⁸ PAVEL, Jan. (2007, s.16 - 27).

¹⁹ OSTŘÍŽEK, Jan a kol. (2007, s. 41 - 44).

O = Operate (správa a údržba)

T = Transfer (prevod projektu na zadávateľa)

L = Leasing (prevod časti rizika na súkromný sektor = prenájom)

M = Maintenance (údržba)

Je možné identifikovať 5 základných typov PPP projektov, ktoré sa líšia v zapojení súkromného partnera a rozdelení rizika medzi jednotlivých partnerov PPP projektu:

- **DBB (Design-Build- Build)** = navrhni – ponúkni - postav
- **OM (Operation and Maintenance)** = správa a údržba
- **BOT (Build-Operate-Transfer)** = postav – spravuj – preved'
- **DBFO (Design-Build-Finance-Operate)** = navrhni – postav – financuj - spravuj
- **BOO (Build-Own-Operate)** = postav – vlastní – spravuj²⁰

2.5.1 5 základných typov PPP

DBB (Design –Bid – Build) - tradičný spôsob zapojenie súkromného partnera verejným sektorom a využíval sa skoro počas celého 20. storočia. V Českej republike ho možno najľahšie prirovnať ku klasickej verejnej zákazke. Súkromný partner na výzvu a zadanie verejného sektora navrhne riešenie projektu a ponúkne ho zadávateľovi projektu. Potom vybuduje požadovanú infraštruktúru, ktorá je od začiatku vo vlastníctve zadávateľa, za to dostane dopredu stanovenú platbu. Riziko, ktoré môže vzniknúť nesie ten, kto je zodpovedný za danú fázu projektu – riziko kompletnej projektovej dokumentácie nesie architekt, konštrukčné riziko, riziko prekročenia nákladov a nedodržanie termínu stavebná firma. Verejný sektor je zodpovedný za financovanie, správu a údržbu, podieľa sa na priebežnom monitoringu, je zodpovedný za prehľadnosť procesu výberu súkromného partnera. Súkromné subjekty sú v DBB na sebe nezávislé a neprepojené. Ak sú prepojené v konzorciu, joint ventures a inom organizačnom rámci hovoríme o projekte DB (Design-Build).

²⁰ OSTŘÍŽEK, Jan a kol. (2007, s. 30).

OM (Operation and Maintenance) - projekty typu OM sa vyznačujú správou a údržbou zo strany súkromného subjektu ale vlastníctvo zostáva na strane verejného partnera. Platby za služby môžu byť vo forme klasickej fixnej splátky alebo na základe využitia motivačnej zložky splátky, ktorá je k fixnej platbe pripojená v prípade dosiahnutia určitej úrovne služieb alebo zavedenia inovačných procesov – dosiahnutie stanoveného cieľa. Je možné prirovnať tento model k outsourcingu, ktorý využíva súkromné firmy na určite špecifické činnosti a dosahuje tak nižšie náklady a lepšie výsledky.

BOT (Build – Operate – Transfer) - BOT integruje zodpovednosť za prípravu, realizáciu, správu a údržbu do jediného partnerského vzťahu a ponecháva ju tak na jednom subjekte. Výhodou je účelné skĺbenie predchádzajúcich fáz tak, aby bol celý proces čo najefektívnejší. Tým, že jeden subjekt pozná všetky fázy projektu sa znižuje riziko neočakávaných udalostí. Stavebný projekt môže byť prispôsobený technológií výstavby a použitým materiálom. Koncesionár musí zostaviť dlhodobý plán údržby a predpokladaných nákladov. Financovanie je formou splátok podľa splátkového kalendára, avšak iba v prípade naplnenia v zmluve stanovených podmienok. Riziko za zlyhanie projektu nesie štát.²¹ Je to typ PPP projektov, kde súkromný sektor preberá zodpovednosť za financovanie, návrh, realizáciu a správu projektu. Riadenie a formálne vlastníctvo projektu je potom prevedená späť na verejný sektor.²²

DBFO (Design – Build – Finance – Operate) - typický je prenos zodpovednosti za návrh, projekt, realizáciu, financovanie, správu a údržbu na súkromný sektor. Jedná sa o typ koncesie. Vlastné financovanie je hodnotené ako jedna z pozitívnych vlastností tohto typu projektu. Verejný sektor predpokladá, že súkromný partner si dokáže obstaráť finančné prostriedky efektívnou cestou a je schopný využiť i nové formy financovania. Napriek tomu, že je súkromný partner zodpovedný za financovanie môže požiadať verejný subjekt o dotáciu alebo inú formu spolufinancovania. Na konci zmluvného obdobia môže súkromný partner previesť infraštruktúru späť na štát. Tento typ DBFO projektov je vhodný pre dopravnú infraštruktúru, vodohospodárstvo alebo nakladanie s odpadmi.²³

DBFO zahŕňa verejný sektor, ktorý uvádza svoje zámery vo výstupných hodnotách a potom vstúpi do dlhodobého zmluvného vzťahu so spoločnosťou alebo združením, ktoré sa zaväzujú navrhnúť, financovať a vybudovať zariadenie, spravovať a distribuovať služby s ním spojené

²¹ OSTŘÍŽEK, Jan a kol. (2007, s. 30 – 31).

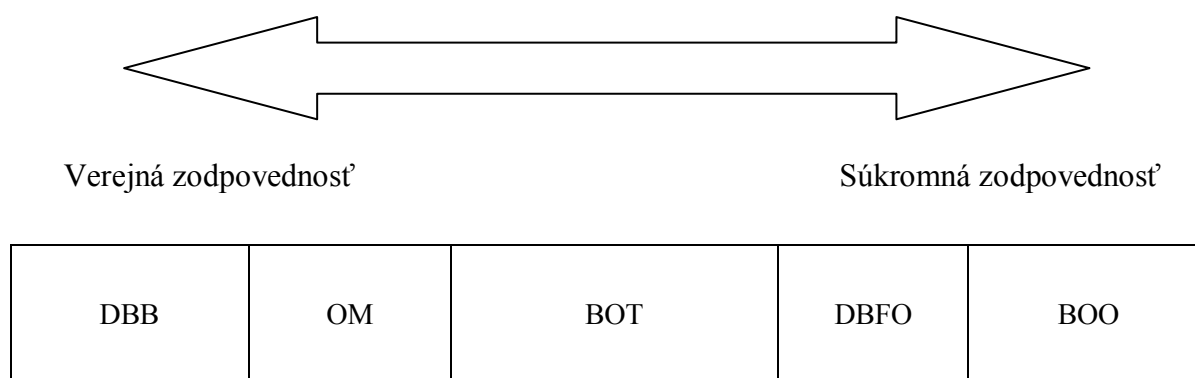
²² GRIMSEY, Darrin a Mervyn LEWIS. (2007, s. 10).

²³ OSTŘÍŽEK, Jan a kol. (2007, s. 32 – 33).

(údržba, čistenie a bezpečnosť). DBFO ponúkajú tri potenciálne prínosy pre verejný sektor . Prvým z nich je, že oddelené kapitálové financovanie verejného projektu od svojho priebežného financovania nepridá do verejného dlhu . Infraštruktúra je považovaná za vedľajší výstup s výhodou, že sa neprejaví v súvahe verejného sektora. Druhou motiváciou pre verejný sektor je podpora inovatívneho riešenia. Čím menej je projekt kryštalizovaný, tým väčšie je riziko, že kreatívny dizajn zvýši náklady na projekt a skreslenie výberového konania. Tretím prínosom DBFO je preniesť riziká projektu na súkromných partnerov. Riziká zahŕňajú riziká spojené s plánovaním a dizajnom, konštrukciu, dostupnosti a výkonu a zostatkovej hodnoty. Súkromný partner nesie i neobvyklé riziká, ako riziko politickej diskontinuity a riziko spojené s vysokými transakčnými nákladmi v dôsledku neznalosti procesov.²⁴

BOO (Build – Own – Operate) - správa a vlastníctvo výstupu prechádza na súkromného partnera. Súkromný partner financuje, buduje, spravuje a udržiava projekt vo svojom vlastníctve (po celú dobu jeho trvania). Jedná sa o najužšie zapojenie súkromného sektora do projektu. Model možno prirovnať k modifikovaniu formy privatizácie. Ak si chce verejný sektor ponechať časť rozhodovacích právomocí alebo kontrolu nad riadením, je nutné aby si ponechal časť majetku. V prípade kompletného predaja je verejný sektor iba regulátor alebo kontrolór. Verejný sektor má právo za určitých podmienok od projektu odstúpiť.²⁵ V BOO riadenie a vlastníctvo projektov zostáva v súkromných rukách. Súkromný sektor financuje, stavia, vlastní a prevádzkuje zariadenia infraštruktúry efektívne na neobmedzenú dobu.²⁶

Obr. 2.2 Typy projektov podľa zapojenia a zodpovednosti.



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe: OSTRÍŽEK, Jan a kol. *Public Private Partnership*.

²⁴ SKELCHER, Chris. (2007, s. 356).

²⁵ OSTRÍŽEK, Jan a kol.. (2007, s. 32 – 33).

²⁶ GRIMSEY, Darrin a Mervyn LEWIS. (2007, s. 11).

2.5.2 Ďalšie formy PPP

Joint ventures - forma, v ktorej obaja partneri spoločne financujú, vlastní a spravujú verejné aktívum. Zapojenie partnerov je stanovené v zmluve. Joint ventures - spoločné podniky sú, keď dve alebo viac strán chcú spolupracovať na spoločnom projekte spôsobom, ktorý zachováva ich nezávislosť. Umožňujú koordináciu dôležitých rozhodnutí nezávislých aktérov. Spoločný podnik môže byť riadený prostredníctvom dohody o partnerstve alebo samostatnou právnickou osobou - Special Purpose Vehicle (SPV). Spoločné podniky sú používané vo veľkej miere k realizácii cieľov verejného sektora na zabezpečenie infraštruktúry a obnovy, vrátane škôl, MHD, nemocníc, ciest, letových prevádzkových služieb, hospodárskych odvetví a väzniciach.²⁷

Finančný prenájom - aktívum vo vlastníctve verejného sektora sú prenájaté súkromnému partnerovi, ktorý sa snaží dosiahnuť pre neho prijateľný zisk. Finančné riziko prechádza na súkromného partnera ale zodpovednosť za opravy a ďalšie finančné investície zostávajú verejnému sektoru.

Zmluva o rozšírení a prevádzkovaní infraštruktúry - súkromný partner financuje a zaisťuje rozšírenie existujúcej infraštruktúry vo vlastníctve verejného sektora (rozšírenie kapacity). Vybudovanú rozšírenú časť súkromný sektor po určitú dobu prevádzkuje (môže ísť o pevne stanovenú dobu – napr. 5 rokov alebo kým sa mu vrátia investície).²⁸

Zmluva o riadenie a vedení - jedná sa o krátkodobú zmluvu, kde je súkromnému partnerovi zverený súbor činností súvisiacich s riadením a vedením danej služby a platby sú vykonávané buď formou pravidelného príspevku za kvalitu alebo formou fixnej platby. Je možné tento kontrakt označiť ako krátkodobú formu OM projektu.

LDO/BDO (Lease/Buy - Develop – Operate) - súkromný sektor si buď zariadenie alebo infraštruktúru prenajme alebo kúpi od verejného sektora, zmodernizuje ju alebo rozšíri a prevádzkuje podľa zmluvy. Verejný sektor presúva na súkromného partnera riziko financovania modernizácie či expanziu.

LROT (Lease – Renovace – Operate – Transfer) - modifikácia predchádzajúcej formy spolupráce, kedy si súkromný sektor prenajme už existujúcu nevyužívanú a značne zastaranú

²⁷ SKELCHER, Chris. (2007, s. 356).

²⁸ OSTRÍŽEK, Jan a kol. (2007, s. 34).

infraštruktúru, ktorú renovuje následne spravuje a po ukončení zmluvy prevedie verejnému sektoru. Verejný sektor získa fungujúcu a modernizovanú verejnú infraštruktúru či službu.²⁹

2.6 Etapy PPP projektov

Príprava PPP projektov je zložitá a dlhodobá záležitosť, ktorá ovplyvní podobu projektu na desiatky rokov. Zadávatelom projektu je vždy verejný sektor (ministerstvo, kraj, obec ap.), ktorý detailne stanoví svoje potreby a výstupy, ktoré chce dosiahnuť. Súkromný investor je vybraný vo verejnej súťaži, jeho úlohou je čo najefektívnejšie zaistiť verejnú službu – hodnotí sa ekonomická výhodnosť.

Etapy PPP projektu

1. Identifikácia projektu - v prvej fáze dochádza k identifikácii príležitosti a možnosti implementácie PPP metódy na daný projekt (Stratégia Business Case – SBC). Zadávatel' na základe verejnej potreby iniciuje projekt, na základe ktorého dôjde k uspokojeniu verejnej potreby.

- Výstup: vymedzenie a rozsah poskytovaných služieb, orientačný rozpočet, harmonogram projektu, vymedzenie rizík projektu.

2. Posúdenie projektu - prostredníctvom nej je analyzovaná vhodnosť a možnosti realizácie projektu metódou PPP (Outline Business Case – OBC). Zaoberajú sa: prieskumom trhu, možnými rizikami a budúcim vývojom ekonomických podmienok. Stretneme sa tu s problematikou Value for Money (hodnota za peniaze) a Public Sector Comparator (komparátor verejného sektora)

Value for Money – Optimálna kombinácia celoživotných nákladov projektu a kvality, ktoré sú vybrané zo všetkých ponúk, kde najvýhodnejšia ponuka nemusí byť tá najlacnejšia. Projekt musí byť ekonomiky najvýhodnejší. Najvyššej hodnoty za peniaze je dosiahnuté využitím znalostí a zručností, ktoré majú partneri k dispozícii.

Public Sector Comparator – Finančný model, ktorý analyzuje peňažné toky projektov. Hodnotí kvantitatívnej faktory projektu. Pomocou tohto modelu sa odhaduje hypotetická cena projektu so zohľadnením všetkých rizík spojených s implementáciou. Zobrazuje vzťah medzi vynaloženými nákladmi a dosiahnutou hodnotu.

²⁹ OSTRÍŽEK, Jan a kol. (2007, s. 34 – 35).

- Výstup: posudok jednotlivých variant riešení, schválený PPP projekt vrátane popisu použitého riešenia, systém riadenia rizík a výkonnosti projektu.³⁰

3. Príprava projektu a výber partnera - jedným z kľúčových rozhodnutí je nájsť vhodnú formu implementácie, či bude projekt realizovaný klasickou alebo koncesnou zákazkou. Verejný sektor stanoví svoje štandardy a požiadavky na očakávané výstupy. Na konci výberového riadenia vyberie verejný sektor najvhodnejší návrh riešenia.

- Výstup: stratégia výberu partnera, výzva pre zadávanie verejných zákaziek, zadávacie dokumenty, kritéria výberu partnera, plán postupu projektu, kompletné a ukončené výberové riadenie, hodnotiaca správa, strategický partner pre realizáciu projektu.

4. Uzatvorenie zmluvy - ďalšou fázou je uzatvorenie zmluvy, v ktorej sú definované zmluvné podmienky tak, aby boli eliminované nejasnosti medzi zmluvnými stranami. Kľúčová je kvalita vypracovania zmluvy, nemala by však byť veľmi komplikovaná, aby nezhodnotila flexibilitu PPP metódy.

- Výstup: model riešenia projektu, detailný postup, uzatvorená zmluva.

5. Realizácia projektu a monitoring - nasleduje realizácia projektu a priebežné monitorovanie, vďaka ktorému sa predchádza možným komplikáciám a sledovať dodržiavanie zmluvných podmienok. V prípade zistenia nedostatkov dochádza k návrhu nápravných opatrení.

- Výstup: rozpočet projektu, postup zavedenia projektu, časový postup prác, plán riadenia projektu, nápravné opatrenia, vyhodnotenie výkonnosti.

6. Ukončenie projektu - ukončenie alebo odovzdanie k prevádzkovaniu súkromnému sektoru a jeho prevod po uplynutí dopredu stanovenej doby, všetko sa deje na základe uzatvorenej zmluvy. Dochádza taktiež k vypracovaniu záverečnej správy.³¹

- Výstup: záverečná správa, rozšírená databáza skúseností a znalostí.

³⁰ ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. [online]. (2011, s. 15 - 29).

³¹ Dtto. (2011, s. 29 - 50).

2.7 Účastníci projektu a ich vzťahy

Na projekte sa zúčastňujú minimálne dve zmluvné strany, jedna z nich zastupuje verejný sektor (vláda, lokálna vláda, municipalita) a druhú stranu zastupuje súkromný sektor. Na základe koncesnej zmluvy vystupuje v rámci projektu PPP niekoľko účastníkov :

- Zadávateľ - verejný sektor,
- SPV,
- poradcovia,
- subjekty zaisťujúce zdroje,
- subdodávatelia,
- ratingové agentúry a poisťovacie spoločnosti.³²

Zadávateľ (Verejný sektor) - v projekte je za realizáciu verejnej infraštruktúry zodpovedný súkromný partner ale verejný sektor plní úlohu garanta doručenia verejných služieb. Je zodpovedný za stanovenie cieľov verejných projektov a kto má dohliadať na ich bezproblémovú realizáciu. Činnosť garanta zahŕňa:

- definovanie požadovaných služieb a možnosti ich financovania z verejných rozpočtov,
- stanovenie priorít, cieľov a výstupov,
- vykonávanie a starostlivé plánovanie zmluvného procesu,
- tvorba projektového režimu,
- riadenie kontraktu na základe štandardov a noriem, pri nedodržaní dochádza k jednaniu so súkromným partnerom a prípadné pokuty,
- vykonávanie čiastkových zmien v projekte v súčinnosti so súkromným partnerom, zmeny musia byť v súlade s pôvodným cieľom.

SPV (Special Purpose Vehicle) – zvláštna projektová spoločnosť - úloha SPV v projektoch PPP je veľmi zásadná. SPV je samostatná spoločnosť, ktorá zastupuje konzorcium vytvorené zo súkromných firiem participujúcich na realizácii projektu. Vystupuje ako reprezentant pri podpise zmluvy so zástupcom verejného sektora. Je to účelovo založená spoločnosť, ktorá zaisťuje realizáciu a správu projektu po celú dobu životnosti projektu.³³

³² OSTRÍŽEK, Jan a kol. (2007, s. 24).

³³ Dtto. (2007, s.24 - 25).

Poradcovia - je nutné, aby boli poradcovia nezávislí a boli schopní nestranne posudzovať vhodnosť realizácie a možnosti zapojenie do projektu. Existujú 4 možnosti, kde je možné získať kvalitného poradcu:

- Špeciálna konzultačná spoločnosť, ktorá má skúsenosti s PPP projektami,
- Združenie fyzických a právnických osôb zastupujúce súkromný sektor v projekte PPP. Iniciátorom vzniku je súkromný sektor a aj asistencia je poskytovaná jemu. V ČR je takým subjektom Asociace PPP.
- Zvláštna jednotka, ktorej zriaďovateľom je organizačná jednotka verejného sektora. Napr. vznik PPP Centra Českej republiky, ktoré zriadilo Ministerstvo financií ČR.
- Individuálny poradca z vlastných zdrojov. Vo verejnom sektore to môže byť pracovník ministerstva financií či nejakého zvláštneho odboru pre realizáciu verejných projektov. V súkromnom sektore – pracovník na riešenom PPP zúčastnenej firmy, ktorý má s PPP skúsenosti.
- Právni poradcovia a špecialisti.

Subjekty zaisťujúce zdroje - jedná sa o vkladateľov zdrojov do SPV – vlastné financovanie alebo o banky a inej finančnej inštitúcie, ktoré sú ochotné za úplatu dočasne poskytovať svoje prostriedky. Pomer zdrojov, ktorý je pre banku prijateľný je zvyčajne 1 : 9 (vlastné : cudzie). Pomerne často je preto projekt financovaný z vlastných zdrojov cca z 10 % a ostatných 90 % je krytých úverom.

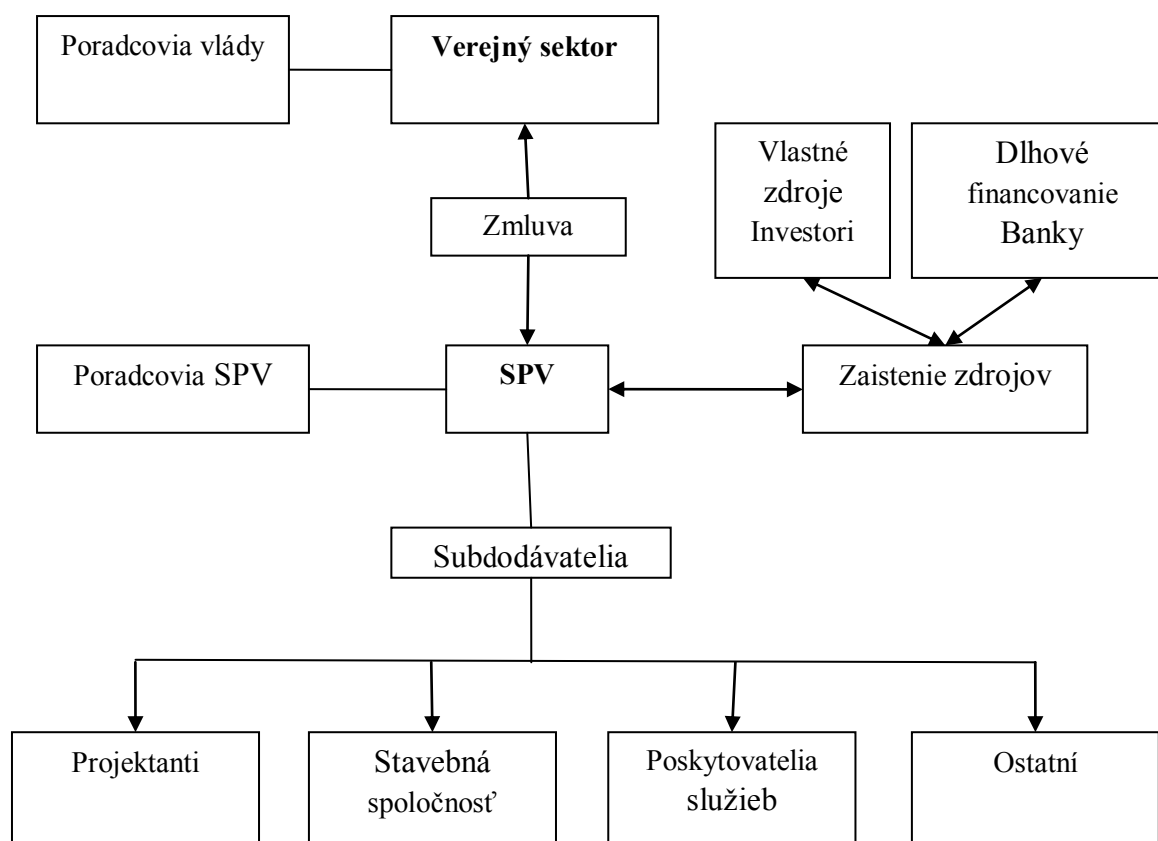
Subdodávatelia - sú viazaní dodávateľskými zmluvami a ich úlohou je doručiť službu alebo materiál podľa ustanovenia zmluvy. Úloha subdodávateľa je veľkou výzvou pre malé a stredné podniky.³⁴

Ratingové agentúry a poisťovacie spoločnosti - majú za úlohu ohodnotiť projekt a jeho realizátora z hľadiska kreditného rizika a schopnosti hradiť svoje záväzky v budúcnosti, môže odporučiť zmeny v projekte, ktoré uľahčia financovanie. Poisťovacie spoločnosti majú za úlohu znížiť možný dopad negatívnej udalosti tzv. vytvoriť poisťku. Jednajú s vkladateľmi do SPV a veriteľmi a ich spoločným záujmom je vytvoriť komplexný poisťovací balík za primeranú cenu.

³⁴ OSTRÍŽEK, Jan a kol. (2007, s. 25 - 26).

Na realizácii PPP projektov sa podieľa veľké množstvo rôznorodých subjektov. Hlavnými partnermi koncesnej zmluvy sú verejný sektor a SPV. SPV majú záväzok doručiť verejnú službu za úplatu verejnému sektoru. Banky a investori poskytujú zdroje a potom požadujú ich vrátenie spolu s prémieou za to, že tieto zdroje poskytnú. Banky požadujú splatenie úveru štandardnou formou – splátky, ktoré sú navýšené o úroky. Subdodávateľ je zaviazaný dodať zmluvne určené služby alebo statky a SPV je povinná v určenom termíne uhradiť plynúci záväzok stanoveným spôsobom. Celú schému koncesnej zmluvy o PPP možno vidieť nižšie na Obr. 2.3.³⁵

Obr. 2.3 Schéma koncesnej zmluvy o PPP.



Zdroj: OSTRÍŽEK, Jan a kol. Public Private Partnership. (2007, s. 24).

³⁵ OSTRÍŽEK, Jan a kol. (2007, s. 26 - 27).

3 PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP VO VEREJNOM SEKTORE

Verejný sektor je oblasť, ktorá významne ovplyvňuje celkové životné podmienky ľudí a celkový ekonomický rozvoj spoločnosti. Všetci sme jeho súčasťou - každý sa narodil v štátnej nemocnici, navštevoval štátne školy a využíva verejnú hromadnú dopravu³⁶.

3.1 Čo je verejný sektor

Strečková Y. vo svojej publikácii Veřejná ekonomie opisuje verejný sektor ako časť národného hospodárstva, ktorá je riadená verejnou správou, rozhoduje sa v ňom verejnou voľbou a podlieha verejnej kontrole.³⁷

Na verejný sektor možno pozeráť z mnohých pohľadov. Spolu s privátnym sektorom tvorí systém zmiešanej ekonomiky. Vystupujú v ňom dva druhy aktérom – aktéri štátnej správy a aktéri samosprávy, ktorých úlohu vo verejnom sektore upravuje zákon.³⁸ Základné pohľady na verejný sektor možno vidieť v Tab. 3.1.

Tab. 3.1 Charakteristické rysy verejného sektora.

Základné pohľady	Komentár
Systémový	VS je podsystem zmiešanej ekonomiky.
Správny	VS je spravovaný verejnou správou, ktorú tvorí podsystem štátnej správy a podsystem samosprávy.
Inštitucionálny	Vo VS existujú dva základné druhy inštitúcií – štátne a samosprávne.
Vlastníctvo	Vo VS existuje verejné vlastníctvo vo forme štátneho vlastníctva a vlastníctva samospráv (samosprávnych celkov alebo obcí).
Kritérium rozhodovania	Kritériom rozhodovania vo VS je verejný záujem.
Financovanie verejných aktivít	Financovanie verejných aktivít je realizované zo sústavy verejných rozpočtov.

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe Ochрана, Pavel, Vítek a kolektív. Veřejný sektor a veřejné finance.

³⁶ BENČO, Jozef. (2005, s. 7).

³⁷ STRECKOVÁ, Yvonne, MALÝ Ivan a kolektív. (1998, s. 7).

³⁸ OCHRANA, František, PAVEL, Ján, VÍTEK, Leoš a kolektív. (2010, s. 17).

Poslaním verejného sektora podľa J. Pekovej je v modernej spoločnosti predchádzať dôsledkom zlyhania trhu a riešiť dôsledky zlyhania v ekonomickom raste a sociálnom rozvoji. Verejný sektor plní niekoľko úloh:

- **zaistiť potrebné verejné statky, efektívne alokovať finančné prostriedky** na produkciu verejných statkov, ktoré sú sústredené v rozpočtových sústavách pomocou prerozdeľovacích prostriedkov. Základnou metódou efektívnej alokácie zdrojov je vo verejnom sektore využívanie hlasovacích lístkov. Vecné a finančné rozhodnutia sú vo väčšine prípadov predmetom politického rozhodnutia.
- **vytvárať podmienky pre fungovanie súkromného sektora**, napr. budovanie infraštruktúry, zabezpečuje ochranu súkromného vlastníctva (služby polície, hasičov, obrany, súdnictvo).³⁹

Existencia verejného a súkromného sektora je charakteristickou symbiózou, vzájomne prospešným spoložitím v **zmiešanej ekonomike**. Tieto dva sektory ako verejný sektor, ktorý je väčšinou neziskový, zatiaľ čo privátny sektor je väčšinou ziskový sa navzájom dopĺňajú a podmieňujú.⁴⁰

Funkcie verejného sektora:

- **ekonomická funkcia:** produkcia čistých a zmiešaných kolektívnych statkov, podpora produkcie súkromných statkov, redistribúcia príjmov a bohatstva, dotácie cien, znižovanie nezamestnanosti prostredníctvom rekvalifikácií, prispievanie k tvorbe HDP,
- **sociálna funkcia:** charitatívna úloha, vytváranie sociálnej klímy, tvorí podmienky pre kvalitu ľudského života,
- **etická funkcia:** dodržiavanie etických zásad morálky,
- **politická funkcia:** riešenie problémov ekonomickej globalizácie, rozvoj demokratických prvkov v spoločnosti, rozvoj občianskej spoločnosti.⁴¹

³⁹ PEKOVÁ, Jitka. (2008, s. 35 – 36).

⁴⁰ Dtto. (2008, s. 36).

⁴¹ VEREJNÝ SEKTOR. [online].

Pre verejný sektor je špecifické, že nie vždy možno použiť veľkosť zisku ako kritérium úspešnosti. Objektívne potreby a výsledky sa ťažko definujú, lebo často chýba reálne vyjadrenie potreby určitého statku ďalej sú to:

- efektívnosť vložených prostriedkov sa prejavuje s časovým oneskorením, potom je efektívnosť ťažko merateľná a vyjadriteľná v peňažných jednotkách,
- prejavuje sa prirodzená tendencia k neefektívnosti,
- výkonné orgány, administratívni pracovníci sa snažia maximalizovať svoj úžitok,
- nie sú vypracované vhodné normy a limity pre určité druhy výdavkov vo verejnom sektore,
- je potrebná vysoká odbornosť na hodnotenie efektívnosti vynakladaných prostriedkov,
- neprofesionalita rozhodovania o alokácii zdrojov.⁴²

Verejný sektor neustále rastie. Veľkosť verejného sektora je predmetom časových a priestorových analýz. Pre porovnanie jeho vývoja a medzinárodné porovnanie sa využíva ukazovateľ podielu verejných výdavkov na verejný sektor k hrubému domácomu produktu v percentách (3.1). Tento podiel je v daných krajinách rôzny. V 90. rokoch zaznamenal tento podiel v Českej republike pokles, no v posledných rokoch narastá a pohybuje sa okolo 45 %.⁴³ Veľkosť a štruktúru verejného sektora ovplyvňuje rôzne faktory, medzi najdôležitejšie patria:

- **ekonomické faktory** – fázy ekonomického rozvoja, výkonnosť ekonomiky, možnosti prerozdelených procesov cez verejné financie ale aj bariéry výkonnosti, bariéry spotreby,
- **historické a geopolitické faktory** – vývoj verejného sektora ovplyvňujú tradície vo využívaní princípu solidarity a rovnosti, tvrdšie prírodné podmienky, nebezpečenstvo ohrozenia zeme,
- **demografické faktory** – rast populácie a zmeny v jej vekovej a sociálnej štruktúre. Rast populácie vedie k rastu verejného sektora.
- **kultúrne náboženské faktory** – ovplyvňujú sociálne cítenie, charitatívny charakter sociálnej podpory a pomoci, podporujú snahu o vzdelávanie ľudského potenciálu a vytvorenie pracovných príležitostí,

⁴² PEKOVÁ. Jitka. (2008, s. 60 – 61).

⁴³ Dtto. (2008, s. 55).

- **politické faktory** – kvalita a kvantita verejných statkov sú jedným z hlavných bodov programov politický strán, vďaka ktorých získavajú od voličov hlasy.
- **medzinárodná komparácia.**⁴⁴

$$\frac{\text{suma verejných výdavkov}}{\text{HDP}} \times 100 \quad \text{/\%/} \quad (3.1)$$

Verejný sektor je možné členiť na základe rôznych parametrov, a to napr. :

- **podľa rezortu** – kritérium predstavujú špecifiká činnosti danej časti verejného sektora. Členenie na základe rezortov sa pokladá za najčastejšie členenie verejného sektora. Do verejného sektora sa začleňuje verejná správa (štátna správa a územná samospráva), ktorá riadi organizácie vo verejnom sektore, ďalej ovplyvňuje efektívnosť, justíciu, políciu, armádu, školstvo, vedu a výskum, kultúru, telesnú kultúru a šport, zdravotníctvo, sociálne služby, verejnú dopravu, komunikácie, spoje, energické a vodné hospodárstvo, bývanie, sociálne a informačné systémy a masmédiá, tie sú potrebné pre výrobcu aj spotrebiteľa.
- **podľa inštitúcií**, verejnoprávných neziskových organizácií, ktoré zabezpečujú činnosti verejného sektora. V Českej republike sú to napríklad organizačné zložky a príspevkové organizácie zriadené štátom alebo územnou samosprávou, obecné prospešné spoločnosti zriadené územnou samosprávou a iné. Tieto neziskové organizácie nie sú zakladané za účelom podnikania a dosahovania zisku, slúžia predovšetkým verejne prospešným účelom a zabezpečujú verejné statky.
- **podľa procesov** ap.⁴⁵

3.2 PPP projekty vo verejnom sektore v Českej republike

Verejný sektor je spravovaný verejnou správou. Verejnú správu tvorí v Českej republike podsystem štátnej správy a podsystem samosprávy. PPP projekty sú forma spolupráce medzi orgánmi verejnej správy a podnikateľským sektorom. Štátna správa, tak ako územná samospráva majú svoje orgány moci – subjekty, ktoré vystupujú v právnych vzťahoch. Pod subjektom verejnej správy si možno predstaviť orgány štátnej správy a orgány územnej samosprávy.

⁴⁴ PEKOVÁ, Jitka. (2008, s. 55 – 57).

⁴⁵ Dtto. (2008, s. 53).

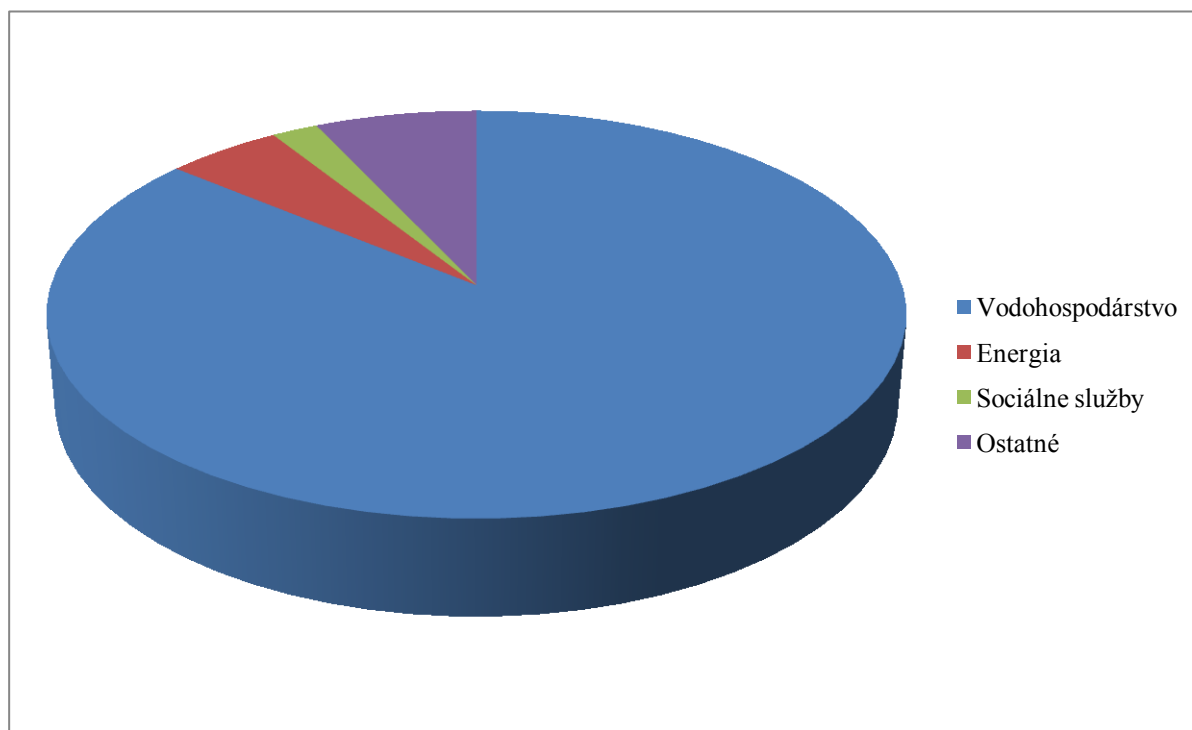
Väčšina projektov verejno-súkromného partnerstva v Českej republike bola realizovaná na regionálnej úrovni. Jedná sa nielen o menšie projekty v hodnote niekoľko miliónov korún ale aj o veľké zákazky za niekoľko miliárd. Prehľad PPP projektov územných samosprávnych celkov možno vidieť v Tab. 3.2 a Graf 3.1.

Tab. 3.2 Prehľad PPP projektov územných samosprávnych celkov k 2. 5. 2013.

Predmet KS	Predpokladaná hodnota predmetu KS v Kč	Podiel na celkovom objeme koncesných projektov
Vodohospodárstvo	46 242 904 381	86%
Energia	2 941 404 000	5%
Sociálne služby	999 831 000	2%
Ostatné	3 488 859 618	7%
CELKOM	53 672 998 999	100%

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe MF ČR.

Graf 3.1 Prehľad PPP projektov územných samosprávnych celkov k 2. 5. 2013.



Zdroj: Vlastné spracovanie.

3.3 PPP projekty v ČR v jednotlivých etapách přípravy

Příprava PPP projektu je velmi složitá a hlavně dlouhodobá záležitost. Zadávatelem projektu je vždy veřejný sektor, či už ministerstvo, kraj alebo obec. V nasledujúcej podkapitole budú PPP v Českej republike, ktoré eviduje Asociace pro rozvoj infrastruktury rozdelené podľa jednotlivých etáp prípravy PPP projektu.

Tab. 3.3 PPP projekty vo verejnom sektore v ČR vo fáze: Zámeru v Kč.

Názov	Zadávateľ	Stav	Objem
Vedecká knihovna	Ostrava	Zámer	1 100 mil.
Metro D	Praha	Zámer	/
Spaľovňa odpadu	České Budějovice	Zámer	/
Dom pre seniorov	Mělník	Zámer	/
Regeneračné centrum	Nové Město na Morave	Zámer	/
Presun vlakového nádraží, Brno	SŽDC, s. r. o.	Zámer	/
Dálnica D11	Ministerstvo dopravy	Zámer	/

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe Asociace pro rozvoj infrastruktury ČR.

Ako možno vidieť v Tab. 3.3 vo fáze zámeru sa nachádzajú mnohé zaujímavé projekty ako napr. Spaľovňa odpadu, ktorej zadávateľom je mesto České Budějovice, Domov pre seniorov v Mělníku alebo Vedecká knihovna v Ostrave, na ktorú mesto Ostrava vyčlenilo 1 100 mil. Kč. V ďalšej fáze, ktorou je fáza pred výberom koncesionára zaznamenáva Asociace pro rozvoj infrastruktury 4 PPP projekty, v ktorých zadávateľmi sú mestá Kopřivnice, ktoré vyčlenilo na svoj plánovaný PPP projekt 400 mil. Kč, mesto Říčany u Prahy, kde sa objem finančných prostriedkov pohyboval okolo 393 mil. Kč, mesto Mníšek pod Brdy a mesto Rokycany. PPP projekty sa týkajú výstavby športových areálov alebo údržby mesta či výstavby novej kanalizácie. Vo fáze pred výberom poradcu eviduje Asociace pro rozvoj infrastruktury 1 PPP projekt a to výstavba lanovky na Větruni, ktorej zadávateľom je mesto Ústí nad Labem. Objem prostriedkov na tento projekt nie je známy. PPP možno vidieť v Tab. 3.4 a 3.5.

Tab. 3.4 PPP projekty vo verejnej správe vo fáze: Pred výberom koncesionára v KČ.

Názov	Zadávateľ	Stav	Objem
Športový areál Kopřivnice	Mesto Kopřivnice	Pred výberom koncesionára	400 mil.
Zimný štadión, Říčany	Mesto Říčany u Prahy	Pred výberom koncesionára	393 mil.
Čistota a údržba mesta	Mesto Mníšek pod Brdy	Pred výberom koncesionára	/
Vodovody a kanalizácie	Mesto Rokycany	Pred výberom koncesionára	/

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe Asociace pro rozvoj infrastruktury ČR.

Tab. 3.5 PPP projekty vo verejnej správe vo fáze: Pred výberom poradcu v KČ.

Názov	Zadávateľ	Stav	Objem
Lanovka na Větruši	Mesto Ústí nad Labem	Pred výberom poradcu	/

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe Asociace pro rozvoj infrastruktury ČR.

Asociace pro rozvoj infrastruktury ČR eviduje i mnohé ďalšie PPP projekty. Projektov vo fáze iniciácie eviduje 5. Väčšina týchto projektov je zameraná na dopravu, ako napr. výstavba diaľnice D3, ktorej zadávateľom je Ministerstvo dopravy. Objem prostriedkov na tento projekt predstavuje 11 500 mil. Kč. Výnimkou sú projekty Akvaparku Za Lužánkami a Lanovka na Špilberk, ktorých zadávateľom je Magistrát mesta Brna, vid'. Tab. 3.6.

Tab. 3.6 PPP projekty vo verejnej správe vo fáze: Vo fáze iniciácie v KČ.

Názov	Zadávateľ	Stav	Objem
Diaľnica D3	Ministerstvo dopravy	Vo fáze iniciácie	11 500 mil.
Akvapark Za Lužánkami	Magistrát mesta Brna	Vo fáze iniciácie	/
Lanovka na Špilberk	Magistrát mesta Brna	Vo fáze iniciácie	/
Parkovací dom, Havířov	Mesto Havířov	Vo fáze iniciácie	/
Parkovací systém, Znojmo	Mesto Znojmo	Vo fáze iniciácie	/

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe Asociace pro rozvoj infrastruktury ČR.

Najviac PPP projektov Asociace eviduje vo fáze realizácie, kde eviduje celkom 22 projektov. Najväčší objem finančných prostriedkov 1 800 mil. Kč smeruje na projekt priemyselnej zóny – Třinec Baliny, ktorého zadávateľom je mesto Třinec. O niečo menej finančných prostriedkov, a to 1 488 mil. Kč si vyžiada projekty dodávky tepla v meste Bohumín. Mestá Ostrava, Ústí nad Labem a Plzeň realizujú po dva PPP projekty. V meste Ostrava sú to projekty Vodárenstvo v Mošnově a Ozdravné centrum, ktoré si spolu vyžadujú 222 mil. Kč.

353 mil. Kč si vyžadajú projekty športového areálu a parkovacieho domu v Plzni. V meste Ústí nad Labem sa realizujú projekty na údržbu a modernizáciu mesta, ako rekonštrukcia verejného osvetlenia a zastávok MHD, kde sa objem finančných prostriedkov na tieto projekty pohybuje okolo 300 mil. Kč. Ďalšie projekty vo fáze realizácie v Českej republike vo verejnom sektore možno vidieť v Tab. 3.8.

Tab. 3.8 PPP projekty vo verejnom sektore vo fáze: Realizácia už prebieha v Kč.

Názov	Zadávatel'	Stav	Objem
Priemyslová zóna, Třinec Baliny	Třinec	Realizácia už prebieha	1 800 mil.
Dodávka tepla	Bohumín	Realizácia už prebieha	1 488 mil.
Vodohospodárstvo v Písku	Písek	Realizácia už prebieha	1 346 mil.
Vodohospodárstvo v Říčany	Říčany u Prahy	Realizácia už prebieha	688 mil.
Dom pre seniorov	Litoměřice	Realizácia už prebieha	565 mil.
Komunálne služby	Děčín	Realizácia už prebieha	564 mil.
Akvapark	Olomouc	Realizácia už prebieha	497 mil.
Parkovací dom Rychtářka, Plzeň	Plzeň	Realizácia už prebieha	351 mil.
Zastávky MHD	Ústí nad Labem	Realizácia už prebieha	309 mil.
Mestský štadión	Liberec	Realizácia už prebieha	233 mil.
Vodohospodárstvo	Bruntál	Realizácia už prebieha	199 mil.
Vodárenstvo v Mošnove	Ostrava	Realizácia už prebieha	174 mil.
Školské stravovanie, Říčany	Říčany u Prahy	Realizácia už prebieha	81 mil.
Ozdravné centrum, Ostrava	Ostrava	Realizácia už prebieha	48 mil.
Školské stravovanie, Lysá n. Labem	Lysá nad Labem	Realizácia už prebieha	17 mil.
Športový areál, Tachov	Tachov	Realizácia už prebieha	15 mil.
Teplo a teplá voda	Velká Hleďsebe	Realizácia už prebieha	13 mil.
Športový areál, Plzeň	Plzeň	Realizácia už prebieha	2 mil.
Verejné osvetlenie	Ústí nad Labem	Realizácia už prebieha	/
Solárna energia na Tachovsku	Zadní Chodov	Realizácia už prebieha	/
Provozovanie školskej jedálne	Rakovník	Realizácia už prebieha	/
Vodohospodárstvo Turnovsko	Turnov	Realizácia už prebieha	/

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe Asociace pro rozvoj infrastruktury ČR.

Asociace pro rozvoj infrastruktury eviduje aj projekty verejného sektora, ktoré boli pozastavené alebo úplne zrušené, či už z dôvodu chýb vo vypracovaní prípravy PPP projektov, nedostatku finančných prostriedkov, nezískanie vhodného súkromného partnera alebo rôznych iných dôvodov. Eviduje celkovo 12 zrušených alebo pozastavených PPP

projektov, z ktorých najväčší bol projekt rekonštrukcie diaľnice D1, ktorý plánovalo ministerstvo dopravy. Objem finančných prostriedkov na tento projekt predstavoval 18 000 Kč. Ministerstvo spravodlivosti plánovalo 2 projekty súkromno-verejného partnerstva, a to projekt väznice v Rapoticích u Brna a projekt Justičného areálu v Ústí nad Labem. Ani jeden z týchto projektov sa však nepodarilo priviesť do konca. Ďalším ministerstvom, ktoré sa snažilo využiť PPP projekty sa stalo Ministerstvo obrany, ktoré plánovalo realizovať PPP projekt Ústrednej vojenskej nemocnice ale aj tento projekt bol nakoniec zrušený. Ostatné zrušené alebo pozastavené projekty možno vidieť v Tab. 3.9.

Tab. 3.9 PPP vo verejnom sektore v ČR vo fáze: Zrušené/pozastavené v Kč.

Názov	Zadávatel'	Stav	Objem
Väznica v Rapoticích u Brna	Ministerstvo spravodlivosti	Zrušené/pozastavené	2 775 mil.
Rekonštrukcia diaľnice D1	Ministerstvo dopravy	Zrušené/pozastavené	18 000 mil.
Futbalový štadión HK	Hradec Králové	Zrušené/pozastavené	3 200 mil.
Ústredná vojenská nemocnica	Ministerstvo obrany	Zrušené/pozastavené	2 600 mil.
Krajská nemocnica Pce	Pardubický kraj	Zrušené/pozastavené	2 300 mil.
Justičný areál v Ústí nad Labem	Ministerstvo spravodlivosti	Zrušené/pozastavené	1 400 mil.
Parkovacie státie v Porube	Ostrava	Zrušené/pozastavené	1 400 mil.
Janáčkové kultúrne centrum	Brno	Zrušené/pozastavené	1 200 mil.
Administratívne centrum	Kraj Vysočina	Zrušené/pozastavené	1 100 mil.
Futbalový štadión	Plzeň	Zrušené/pozastavené	508 mil.
Autobusové nádražie	Třebíč	Zrušené/pozastavené	349 mil.
Freetime park	České Budejovice	Zrušené/pozastavené	69 mil.

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe Asociace pro rozvoj infrastruktury ČR.

3.4 PPP projekty v doprave

Česká dopravná sieť sa rozširuje a modernizuje veľmi rýchlym tempom. Ministerstvo dopravy plánuje počas nasledujúcich 15 rokov vybudovať okolo 1 000 km nových ciest a diaľnic. Taktiež plánuje rozšíriť mestskú a regionálnu kolejovú sieť a zrekonštruovať terminály verejnej dopravy. Pre Českú republiku to bude predstavovať veľmi náročnú fiškálnu a organizačnú úlohu.

3. 4. 1 Doprava v Českej republike

Dopravu v Českej republike možno rozdeliť podľa toho, čo prepravuje na osobnú alebo nákladnú. Podľa toho aké cesty využíva ju možno rozdeliť na dopravu cestnú, železničnú, riečnu, leteckú a potrubnú.

Najrozšírenejšou a najvyužívanejšou dopravou v Českej republike je **cestná doprava**. V ČR sa cestná sieť skladá z hlavných medzinárodných ciest – diaľnice k 1. 1. 2013 majú diaľnice v ČR 751,2 km a rýchlostné cesty 442,1 km, hlavné štátne cesty – cesty I. triedy, ktorých dĺžka je 5 807,9 km, regionálne významné cesty – cesty II. triedy ich dĺžka predstavuje 14 542,9 km, ostatné cesty – cesty III. triedy ich celková dĺžka k 1. 1. 2013 predstavuje 34 172,3 km. V rámci ČR je 6 diaľnic, z ktorých nie sú všetky úplne dokončené.

- D1: Praha – Brno – Ostrava – Bohumín – PL (335 km z 377 km, chýba úsek Hulín – Lipník nad Bečvou, diaľnica)
- D2: Brno – Břeclav – SK (61 km z 61 km)
- D3: Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště – A (17 km zo 172 km, úsek okolo Tábora)
- D5: Praha – Plzeň – Rozvadov – D (151 km zo 151 km)
- D8: Praha – Ústí nad Labem – Petrovice – D (78 km z 94 km, chýba úsek Lovosice – Řehlovice)
- D11: Praha – Hradec Králové – Trutnov – PL (85 km zo 174 km, chýba úsek Sedlice, štátna hranica CZ/PL).

Druhým najpoužívanejším typom dopravy je **železničná doprava**. Česká železničná sieť patrí v Európe k tým najhustejším. V roku 2012 tvorilo železničnú sieť 9 468 km železničných tratí vo vlastníctve štátu a cez 100 km regionálnych tratí vo vlastníctve iných subjektov, 79 km vo vlastníctve JHMD – Jindřichohradecké miestne dráhy, 22 km vlastní Zväzok obcí údolia Desné 5 km je vo vlastníctve KŽC Doprava, s. r. o. (Klub železničných cestovateľov). Chrbticu celej železničnej siete v Českej republike tvorí sieť európskych koridorov, ktoré sú určené na rýchlostnú dopravu (150 – 200 km/h). Na túto sieť nadväzuje vnútorná elektrifikovaná železničná sieť, ktorá je určená pre rýchlikovú dopravu, ďalšiu sieť tvorí regionálna železničná sieť, kde nie sú všetky trate elektrifikované. Najväčším dopravcom sú České dráhy a najväčším prepravcom v nákladnej doprave je ČD Cargo.

Najmodernejším spôsobom dopravy je v súčasnej dobe **letecká doprava**. Leteckú dopravu možno rozdeliť do dvoch kategórií – medzinárodná letecká doprava a vnútroštátna letecká doprava. Najväčším medzinárodným letiskom je Praha – Ruzyně, ďalšie medzinárodné letiská v Českej republike sú: Ostrava – Mošnov, Brno – Tuřany, Karlovy Vary, Pardubice. Vnútroštátnu leteckú dopravu predstavuje trasa Praha – Ostrava.⁴⁶

3. 4. 2 Projekty PPP v doprave v ČR

PPP projekty v oblasti cestnej infraštruktúry patria k najrozšírenejším typom PPP vo svete, pretože zahrňujú financovanie, projektovanie, vybudovanie a aj údržbu cestnej infraštruktúry. Typ PPP sa používa pre vybudovanie diaľnic, mestské komunikácie, regionálne komunikácie, ktoré sú spoplatnené alebo i nespoplatnené. Česká republika sa tak ako ostatné štáty pokúsila využiť PPP projekty v dopravnej infraštruktúre. Prvé dva projekty: diaľnica D47 v roku 2002 a mestský cestný okruh v Prahe v roku 2004 skončili neúspešne ešte pred realizáciou. Dôvodom zlyhania týchto projektov boli hrubé chyby v celom procese prípravy projektu.

V rámci cestnej dopravy má Česká republika v príprave pilotný projekt PPP **diaľnice D3**. Tento projekt predstavuje 30 km úseku Tábor – Bošilec, na ktorý boli investičné náklady odhadované vo výške 11 mld. Kč. Zámery sa však neustále menia. Najnovšie informácie hovoria, že Úsek Tábor – Veselí nad Lužnicí by mal byť zadávaný tradičným spôsobom a úsek Veselí nad Lužnicí – Dolní Dvořiště štátna hranica (viď Príloha č. 1) formou PPP projektu, kde sa koncesia predpokladá na obdobie 36 rokov a platobný mechanizmus by mal vychádzať z platieb za dostupnosť. Ministerstvo dopravy ČR plánovalo i ďalšie PPP projekty v oblasti cestnej dopravy, a to: výstavba, dobudovanie, údržba diaľnic D1 a D11. V súčasnej dobe sú všetky projekty v oblasti cestnej dopravy zastavené.⁴⁷ Prehľad PPP projektov v cestnej doprave možno vidieť v Tab. 3. 10.

Tab. 3.10 PPP projekty v doprave v ČR v Kč.

Názov	Zadávatel	Stav	Objem
Diaľnica D1	Ministerstvo dopravy	Zrušené/pozastavené	18 000 mil.
Diaľnica D3	Ministerstvo dopravy	Vo fáze iniciácie	11 500 mil.
Diaľnica D11	Ministerstvo dopravy	Zámer	/

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe Asociace pro rozvoj infrastruktury ČR.

⁴⁶ HAJDUCH, Ondřej. [online]. (2010).

⁴⁷ ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY ČR. [online]. (2008, s. 14 – 15).

Zatiaľ jediným projektom v rámci železničnej dopravy je pilotný **projekt AirCon**, ktorý zahŕňa zdvojnásobenie a elektrifikáciu približne 28 km existujúcich tratí medzi stanicami Praha – Bubny a Kladno – Ostrovec a vybudovanie novej odbočky v dĺžke 6 km na letisku Ruzyně. Náklady na tento projekt sa odhadujú vo výške 25 mld. Kč. Najväčšou príležitosťou ale zároveň aj rizikom projektu AirCon je jeho mnohostrannosť. Jedná sa o viacúčelový infraštruktúrny projekt, ktorý by mal slúžiť cestujúcim v mestskej, prímestskej ale aj leteckej doprave. Technické parametre PPP projektu AirCon:

- Celková dĺžka tratí je plánovaná na 36,3 km.
- Dvojkolajová elektrifikovaná trať s navrhovanou rýchlosťou 80 – 120 km.
- Kompletná rekonštrukcia a elektrifikácia v dĺžke 30,7 km.
- Výstavba novej trate v úseku Ruzyně – letisko v dĺžke 5,6 km.
- Trať medzi Prahou a letiskom v dĺžke 20,3 km.
- Praha – letisko: 1 koncová stanica (letisko) a 7 zastávok.
- Praha – Kladno: 1 koncová stanica (Ostrovec) a 14 zastávok.

Investičné náklady projektu AirCon predstavujú celkom 19,8 mld. Kč z toho 13,4 mld. Kč na infraštruktúru tratí, 6,4 mld. Kč na vozový park.⁴⁸

Ďalším projektom, v ktorom sa plánuje využitie PPP je projekt pripravovanej trasy D Pražského metra. Trasa by mala viesť z hlavného nádraží do Písnice, čo predstavuje 10 km. Zároveň táto trasa zahŕňa 10 staníc. Investičné náklady na projekt trasy D sa pohybujú okolo 45 mld. Kč. PPP projekt by mal zahŕňať vybudovanie a údržbu infraštruktúry, dodávky vozidiel a vozidlové hospodárstvo.⁴⁹

Medzi ďalšie projekty, ktoré by mohli byť financované prostredníctvom PPP možno zahrnúť projekty ako predĺžovanie a rozvetvenie električkových tratí, budovanie regionálnych systémov ľahkej železnice, ďalej to môže byť odbavovací systém v osobnej preprave, založený na mikročipových alebo iných technológiách, informačné a komunikačné technológie, budovy staníc a dopravných terminálov.

Na základe skúseností zo zahraničia je zrejmé, že je perspektívnejšie využívať PPP pre projekty novostavieb ako na rekonštrukcie už existujúcich systémov. Najviac prospešné je

⁴⁸ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY.. [online]. (2008, s. 15 – 16).

⁴⁹ ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY ČR. [online]. (2008, s. 16).

využívať partnerstvo súkromného a verejného sektora v oblasti cestnej dopravy, svedčia o tom mnohé štúdie zo zahraničia. Využívanie typu PPP k rozvoju cestnej infraštruktúry má veľa výhod ale aj rizík.

Výhody PPP v cestnej infraštruktúre:

- projekty sú finančne výhodnejšie lebo súkromný sektor sa tiež podieľa na riziku,
- pomáha v inováciách súkromného sektora v oblasti projektovania, výstavby a dlhodobého prevádzkovania,
- výsledkom sú cenovo efektívnejšie návrhy, výstavba prevádzkovanie projektu v dôsledku prepojenia všetkých jednotlivých funkcií,
- umožňuje realizáciu väčšieho počtu projektov,
- umožňuje väčšiu efektivitu v rôznych oblastiach,
- zaisťuje, aby boli vysoko kvalitné cesty realizované skôr a to najmä vďaka spojeniu súkromného financovania s verejným financovaním,
- dochádza k urýchlenej realizácii potrebnej infraštruktúry,
- dochádza k úspore nákladov pre verejný sektor vďaka využitiu riadiacich schopností, inovácie a efektivity súkromného sektora,
- stabilizuje výdaje na infraštruktúru v budúcnosti, čo umožní ľahšie rozpočtovanie a obmedzí politické zásahy,
- odoberá časť bremena z hľadiska organizačného a prevádzkového riadenia investícií z verejného sektora,
- zlepšuje kvalitu prevádzkovania prostredníctvom jasne zmluvne vymedzených cieľov v oblasti akosti,
- vyraduje niektoré investície verejného sektora z verejnej bilancie a umožniť väčšie investície pri splnení maastrichtských kritérií a tak zvýšiť fiškálnu kapacitu pre výstavbu,
- vyšší štandard služieb v dôsledku merateľných ukazovateľov výkonu a monitorovania plnenia kontraktov po celú dobu koncesie.⁵⁰

⁵⁰ ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY ČR. [online]. (2008, s. 7)

Riziká PPP projektov v cestnej infraštruktúre:

- obmedzenie nákladov: PPP projekty sú drahšie z hľadiska nákladov na financovanie a nákladov na proces zadávania PPP, preto je potrebné využívať ich na veľké alebo zložité dopravné projekty, aby došlo k zníženiu nákladov na výstavbu a prevádzku po celú dobu existencie projektu,
- konkurenčné trhy,
- zložitý odhad budúceho dopytu pre prevádzku u nových ciest a iných foriem dopravy.⁵¹

Česká republika je v rámci využitia PPP projektov v dopravnej infraštruktúre neúspešná. Nemusí tomu tak byť navždy. Na základe skúseností zo zahraničia, kde sa formou PPP realizovalo veľké množstvo projektov, sa Česká republika môže poučiť a skúsiť to znova. Jedným takým príkladom môže byť PPP projekt rýchlostnej cesty R4 na Slovensku.

⁵¹ ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY ČR. [online]. (2008, s. 7 – 8).

4 ZHODNOTENIE UPLATNENIA PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP V DOPRAVE

Nasledujúca kapitola bude venovaná PPP projektu v doprave na Slovenskej republike, keďže v rámci Českej republiky nebol podobný projekt realizovaný. Kapitola sa bude venovať analýze projektu rýchlostnej cesty R1 Nitra – Tekovské Nemce a Banská Bystrica – severný obchvat.

4.1 Základné informácie o projekte

Oficiálny názov PPP projektu znie Koncesia na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu rýchlostnej cesty R1 Nitra – Tekovské Nemce a Banská Bystrica – severný obchvat (ďalej Rýchlostná cesta R1). Projekt je označovaný aj názvom **PRIBINA**. Projekt PRIBINA je historicky prvým projektom verejno-súkromného partnerstva na Slovensku. Typ PPP projektu je DBFO. Projekt spadá do kategórie realizované PPP projekty. Územná pôsobnosť projektu je krajská, ktorú si rozdelili Nitriansky samosprávny kraj a Banskobystrický samosprávy kraj. Dĺžka úseku rýchlostnej cesty predstavuje 51,6 km. Celkové technické parametre projektu možno vidieť v Prílohe č. 3. Celková dĺžka cesty je 225 km z toho 173,2 km v prevádzke a okolo 50 km je v pláne dokončiť vid' Príloha č. 2. Zadáateľom projektu rýchlostnej cesty R1 bolo Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií. Koncesná zmluva bola uzatvorená so súkromným partnerom konzorciom GRANVIA, a. s., ktorého akcionármi sú VINCI Concessions a Meridiam Infrastructure. Právne vlastníctvo infraštruktúry patrí verejnému partnerovi – Slovenská republika. Súkromnému partnerovi bolo zverené projektovanie, výstavba, financovanie, prevádzka a údržba rýchlostnej cesty R1.⁵²

Celý projekt je rozdelený do 4 nasledovných stavieb :

1. úsek **Nitra, západ - Selenec** v dĺžke 12,6 km
2. úsek **Selenec - Beladice** v dĺžke 19 km
3. úsek **Beladice - Tekovské Nemce** v dĺžke 14,3 km
4. úsek **Banská Bystrica - severný obchvat** v dĺžke 5,7 km.

Príprava projektu sa začala v roku 1993. Uznesením vlády Slovenskej republiky č. 415 zo dňa 9. 6. 1998 bol cestný ťah Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica

⁵² MINISTERSTVO FINANCIÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY. [online].

doplnený do diaľničnej siete Slovenskej republiky pod názvom D65. Neskôr 21. 2. 2001 Vláda SR schválila uznesením č. 162 „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“. V roku 2007 Vláda SR uznesením č. 704 stanovila urýchlenú výstavbu nadradenej cestnej dopravnej infraštruktúry, kam patril aj projekt rýchlostnej cesty R1.⁵³

Pri výbere názvu rýchlostnej cesty sa prihliadalo na históriu územia, kde mala byť R1 vystavaná. Názov PRIBINA vybrali lebo spája bohatú minulosť a modernú budúcnosť. Nitrianske knieža Pribina bol prvým významným panovníkom na území, kde mala R1 stáť a stavitelia verili, že tento prvý PPP projekt sa rovnako stane dôležitým a spoľahlivým článkom každodenného života.⁵⁴

Návrh projektu so zohľadnením výsledkov štúdie realizovateľnosti bol schválený príslušným orgánom 15. 08. 2007. Doba výstavby bola určená na 4,5 roka a koncesná doba projektu bola stanovená na 30 rokov. Dátum začiatku výstavby bol stanovený na 28. 08. 2009 a plánovaný dátum ukončenia projektu na 31.01.2013 (41 mesiacov od účinnosti zmluvy, t.j. od finančného uzavretia, ako dátum právoplatnosti Kolaudačného rozhodnutia).

Podľa spoločnosti GRANVIA, a. s., ktorá sa podieľala na výstavbe rýchlostnej cesty R1 patria medzi prínosy projektu hlavne:

Bezpečnosť a životné prostredie - rýchlostná cesta R1 s 2 x 2 jazdnými pruhmi zabezpečila plynulosť premávky a vyššiu bezpečnosť – komunikácia je vo veľkej miere vedená mimo zastavané územie.

Sociálny a ekonomický prínos projektu - výstavba mala význam z hľadiska rozvoja cestnej siete a nadregionálnych dopravných vzťahov, ale tiež v rámci ekonomického rozvoja, zníženia regionálnych rozdielov, zvýšenia atraktivity územia pre investorov a vytvárania nových pracovných miest.⁵⁵

Zvýšená dopravná dostupnosť väčšej časti stredného Slovenska má pozitívny účinok na regióny dotknuté projektovanou komunikáciou a obyvateľov v nich žijúcich. Súčasná komunikácia I/65 je súčasne cestou európskeho významu (E 571) a v úseku Nitra -Zlaté Moravce - Hronský Beňadik je extrémne preťažená. Dokončenie rýchlostnej cesty

⁵³ GRANVIA, a. s. [online].

⁵⁴ Dtto.

⁵⁵ Dtto.

zabezpečuje jednoduchšiu a rýchlejšiu dostupnosť týchto regiónov pri celkových nižších nákladoch na pohonné hmoty, a aj za neporovnateľne lepších bezpečnostných podmienok premávky. V neposlednom rade je veľkým plusom vznik nových pracovných miest, ktoré vznikajú z podstaty aktivity súkromného investora od samotného počiatku výstavby – v procese výstavby to boli stavebné, stavebno-prípravné a obslužné práce.⁵⁶

Právny rámec projektu, ktorý je zaevidovaný na Ministerstve financií SR obsahuje riziká PPP projektu a ich alokáciu medzi súkromného a verejného partnera. Alokáciu všetkých rizík PPP projektu, ktoré si rozdelia súkromný a verejný sektor možno vidieť v Tab. 4.1.

Tab. 4.1. Alokácia rizík PPP projektu medzi súkromný a verejný sektor.

Riziko	Verejný sektor	Súkromný sektor
Projektová dokumentácia		X
Konštrukcia/stavba		X
Prekročenie stavebných nákladov		X
Znečistenie lokalít/okolia počas realizácie projektu I.	X	
Znečistenie lokalít/okolia počas realizácie projektu II.		X
Vplyv projektu na životné prostredie počas životnosti projektu I.	X	
Vplyv projektu na životné prostredie počas životnosti projektu II.		X
Existujúci objekt (oprava/rozšírenie)		X
Dostupnosť lokality	X	
Vlastníctvo lokality	X	
Stav lokality	X	X
Siete na lokalite (v mieste stavby)	X	
Územný plán (rozpor s akýmkoľvek územným plánom)	X	
Kultúrne/archeologické dedičstvo	X	
Vada v priebehu realizácie projektu		X
Vada v priebehu životnosti projektu		X
Chybná technológia		X
Technická nedostatočnosť		X
Riziko likvidity		X
Riziko dostupnosti (nedodržanie) záväzkov súkromným sektorom		X
Nedodržanie záväzkov verejným sektorom	X	

⁵⁶ MINISTERSTVO FINANCIÍ SLOVNESKEJ REPUBLIKY. [online].

Zlyhanie protistrany I.		X
Zlyhanie protistrany II.	X	
Default (zlyhanie) vlády	X	
Prírodná katastrofa	X	
Legislatívne riziko/daňové riziko všeobecného charakteru	X	
Legislatívne riziko/daňové riziko špecifického charakteru	X	
Dodatočné povolenie		X
Situácia v odvetví/štrajky		X
Vstupy (materiál)		X
Údržba, oprava, modifikácia a adaptácia		X
Nízka zostatková hodnota	X	
Nezodpovedajúce pracovné sily/riziko nezastupiteľnosti		X
Nedostatok ľudských zdrojov		X
Pracovno-právne spory		X
Zlyhanie ľudského faktora		X
Bezpečnosť technologických systémov		X
Poškodenie, krádež		X
Zodpovednosť voči tretím stranám		X
Strategické rozhodnutie	X	
Reputačné riziko	X	

X – predstavuje, kto zodpovedá za dané riziko.

Zdroj: Vlastné spracovanie.

Rozhodnutie o súhlase s vyhlásením verejného obstarávania PPP projektu bolo vydané Uznesením vlády SR č. 704/2007. Na verejné obstarávanie bol zvolený postup prostredníctvom súťažného dialógu.⁵⁷

Kritériá, podkritériá na vyhodnotenie ponúk a pravidiel ich uplatnenia:

1. Čistá súčasná hodnota (NPV) navrhovaných nominálnych platieb za dostupnosť - 95% .
2. Kritérium realizovateľnosti a podmienky navrhovaného financovania - 5%.

Identifikačné údaje záujemcov o PPP projekt Rýchlostná cesta R1:

1. Skanska Infrastructure Development AB, Švédsko.
2. Vinci Concessions S.A., Francúzsko ABN AMRO Highway B.V., Holandsko.

⁵⁷ MINISTERSTVO FINANCIÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY. [online].

3. Eiffage Travaux Publics, Francúzsko .

4. Bouygues Travaux Publics SA, „Challenger“, Francúzsko

- Colas SA, Francúzsko

- Doprastav, a. s, Slovensko

- Intertoll-Europe ZRt., Maďarsko

- Mota-Engil, SGPS, SA, Portugalsko

- Váhostav – SK, a .s, Slovensko 5. Hochtief PPP Solutions GmbH, Nemecko

- Alpine Bau GmbH, Rakúsko

- FCC Construcción, S.A., Španielsko

- Western Carpathians Motorway Investors Company GmbH, Rakúsko

6. Obrascón Huarte Laín S.A., Španielsko

- OHL ŽS, a.s., Česká republika

- ŽS Brno, a.s., Česká republika

7. STRABAG AG, Rakúsko

- Porr Solutions Immobilien- und Infrastrukturprojekte GmbH, Rakúsko⁵⁸

Identifikačné údaje uchádzačov o PPP projekt, ktorí predložili ponuku:

1. STRABAG AG, Rakúsko

- Porr Solutions Immobilien- und Infrastrukturprojekte GmbH, Rakúsko

2. Vinci Concessions S.A., Francúzsko ABN AMRO Highway B.V., 1082PP Amsterdam, Holandsko

3. Obrascón Huarte Laín S.A., c/ Gobelos 45-49. El Plantio, 28023 Madrid, Španielsko

- OHL ŽS, a.s., Česká republika

- ŽS Brno, a.s., Česká republika

4. Bouygues Travaux Publics SA, „Challenger“, Francúzsko

- Colas SA, Francúzsko

- Doprastav, a.s., Slovensko

- Intertoll-Europe ZRt., Maďarsko

- Mota-Engil, SGPS, SA, Portugalsko

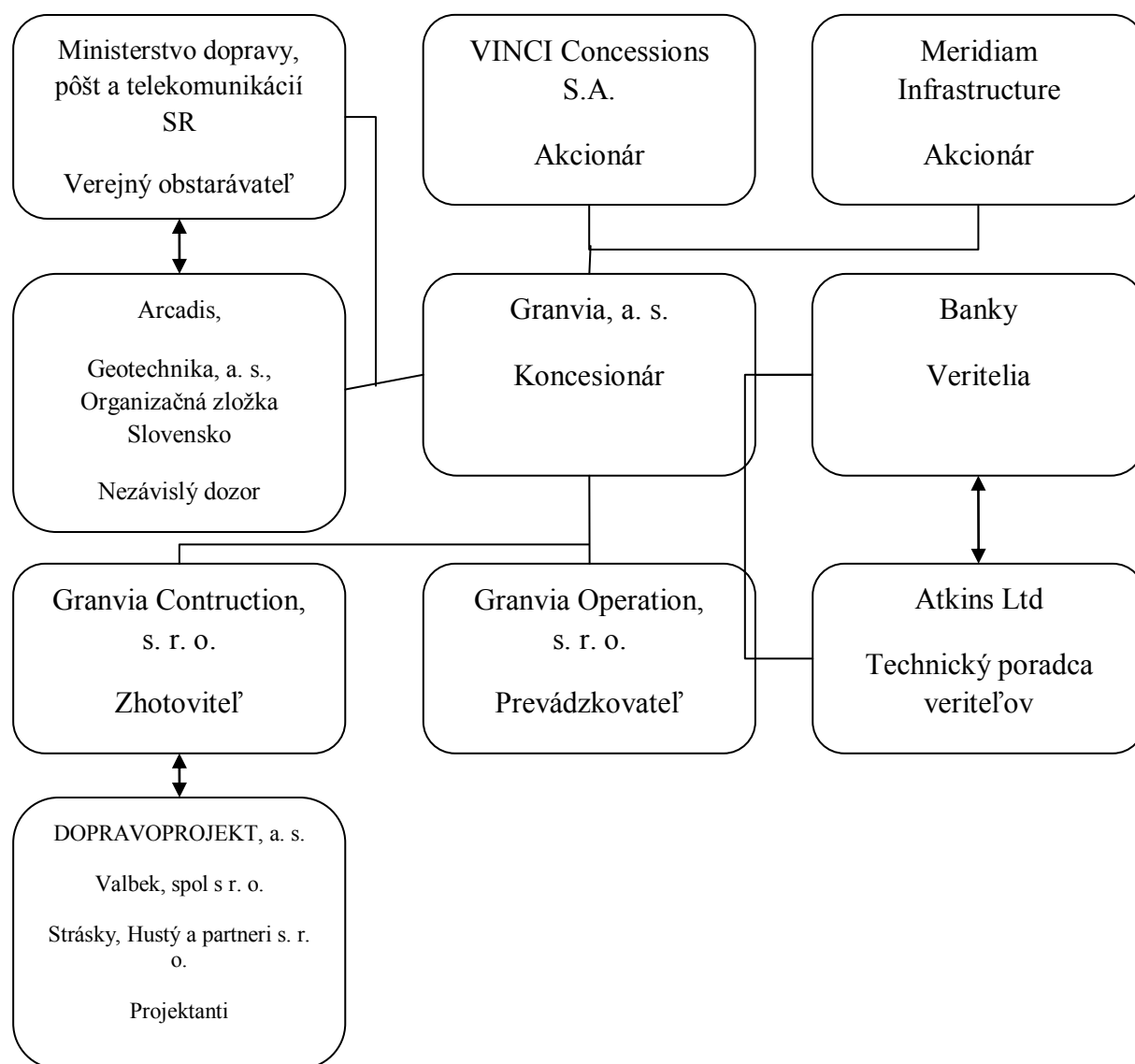
- Váhostav – SK, a.s., Slovensko⁵⁹

⁵⁸ MINISTERSTVO FINANCIÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY. [online].

⁵⁹ Dto. [online].

Proces verejného obstarávania trval 1 rok. Koncesná zmluva bola nakoniec uzatvorená 23. marca 2009 medzi Slovenskou republikou, ktorá bola zastúpená Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR a víťazom, ktorého predstavovalo konzorcium GRANVIA, a. s. (VINCI Concessions 50 % a Meridiam Infrastructure 50 %). Všetkých partnerov projektu rýchlostnej cesty R1 možno vidieť na Obr. 4.1.

Obr. 4. 1 Partneri projektu rýchlostnej cesty R1.

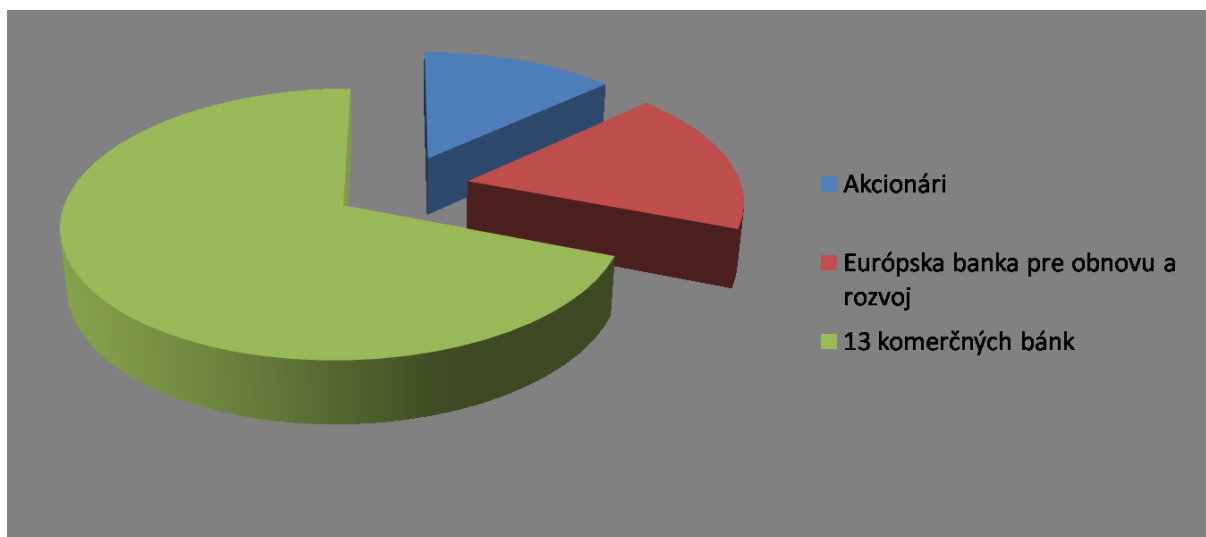


Zdroj: PR1BINA. Partneri projektu. [online].

4.2 Financovanie PPP projektu Rýchlostnej cesty R1

Celková výška nákladov na naprojektovanie, výstavbu a prevádzku PPP projektu rýchlostnej cesty R1 predstavuje viac ako 1,2 miliardy eur. Financovanie je uskutočnené prostredníctvom vkladov od akcionárov spoločnosti GRANVIA, s. r. o. vo výške 149 miliónov eur vo veľkej miere v podobe podriadeného dlhu a seniorného úveru, ktorý predstavuje 984 miliónov eur počas 28 rokov, ktorý bol poskytnutý 14 bankami vrátane EBOR (Európska banka pre obnovu a rozvoj), ktorá poskytla najväčší úver vo výške 20 % z celkovej sumy poskytnutej bankami.⁶⁰ Rozdelenie financovania možno vidieť na Obr. 4.2. Projekt ďalej financovalo 13 komerčných bánk.

Obr. 4. 2 Grafické zobrazenie financovania PPP projektu rýchlostnej cesty R1.



Zdroj: PR1BINA. Financovanie projektu. [online].

Na financovaní PPP projektu rýchlostnej cesty R1 sa podieľal tak ako verejný sektor tak aj súkromný investor, ktorý vyhral a bola s ním podpísaná zmluva. Investičné výdavky súkromného partnera predstavovali sumu 1 002 167 682 eur. Zaplatená daň 117 542 eur. Plánované výdavky verejného sektora vo fáze prevádzky predstavovali 3 989 477 985,16929 eur bez DPH. Výdavky na prevádzku v jednotlivých rokoch možno vidieť v Tab. 4.2.

⁶⁰ GRANVIA, a. s. [online].

Tab. 4.2 Plánované výdavky verejného sektora na prevádzku PPP projektu v Eur.

2009	2010	2011	2012	2013
0	0	24 698 616	98 090 870	126 790 092
2014	2015	2016	2017	2018
127 756 451	128 205 282	128 667 783	129 144 055	129 634 615
2019	2020	2021	2022	2023
130 139 892	130 660 327	131 196 375	131 748 505	132 317 199
2024	2025	2026	2027	2028
132 902 953	133 506 280	134 127 707	134 767 777	135 427 049
2029	2030	2031	2032	2033
136 106 099	136 805 520	137 525 924	138 267 940	139 032 217
2034	2035	2036	2037	2038
139 819 422	140 630 243	141 465 389	142 325 589	143 211 596
2039	2040	2041		
144 124 182	145 064 146	85 317 789		

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov Ministerstva financií SR.

Z Tab. 4.2 vyplýva, že výška finančných výdavkov verejného sektora na prevádzku rýchlostnej cesty v jednotlivých rokoch narastali. Dôvodom zvyšovania týchto výdavkov sú neustále rastúce požiadavky na kvalitu a bezpečnosť ciest, opravy po zimných mesiacoch alebo nehôd. Až v roku 2041 sú plánované o niečo nižšie vo výške 85 317 789 eur.

Skutočné výdavky verejného sektora vo fáze prípravy PPP projektu v rokoch 2005 – 2008 boli zložené z viacerých položiek ako: nájom pozemku, výkup pozemkov, projektové práce, stavebné práce a odvody. V rokoch 2005, 2006 a 2008 došlo k výkupu pozemkov v celkovej výške 2 933 346,61 eur s DPH. K nájmu pozemku došlo v roku 2007 a suma zaplatená za tento nájom predstavovala 1 659,7 eur s DPH. V roku 2007 boli na financovanie využité prostriedky z fondov Európskej únie, ISPA a TEN – T vo výške 2 613 490,01 Eur. Projektové práce boli v rámci rokov 2005 – 2008 vyčíslené na 12 532 828,78 eur s DPH a stavebné práce 1 120 593,445 eur s DPH. Zo Štátneho rozpočtu bolo použitých 42 875 589,2 eur s DPH. Prehľad výdavkov v jednotlivých rokoch vid' Tab. 4.3.

Tab. 4.3 Skutočné výdavky verejného sektora na projekt PPP vo fáze jeho prípravy v Eur s DPH.

Rok	Nájom pozemku	Výkupy pozemku	Projektové práce	Odvody	Stavebné práce	ŠR
2005	-	13 111,6	242 846,71	211 412,07	887 771,3	1 355 141,74
2006	-	497,91	-	-	-	-
2007	1 659,7	-	1 233 817,96	-	232 822,15	1 468 299,81
2008	-	2 919 737,1	11 056 164,11	26 076 246,43	-	40 052 147,65

Zdroj: Vlastné spracovanie.

V rokoch 2009 – 2010 vydal verejný sektor vo fáze výstavby PPP projektu rýchlostnej cesty R1 na výkup pozemkov 71 670 700 eur s DPH. Na projektové práce bolo v rokoch 2009 – 2010 vydaných 13 943 449 eur s DPH. Prehľad výdavkov v jednotlivých rokoch vid' Tab. 4.4.

Tab. 4.4 Rozpočtované výdavky verejného sektora vo fáze jeho výstavby v rokoch 2009 – 2010 v Eur s DPH.

Rok	Výkup pozemkov	Projektové práce	Stavebné práce	ŠR
2009	13 145 308	3 459 674	-	16 604 982

2010	58 525 392	10 483 775	-	69 009 167
-------------	------------	------------	---	------------

Zdroj: Vlastné spracovanie.

Výdavky **súkromného partnera** na prevádzku PPP projektu predstavovali 536 479 761 eur a na údržbu PPP projektu 536 479 761 Eur.

Hodnota mimoriadnych platieb uhradených súkromnému partnerovi:

- Kompenzačná udalosť č. 2: 6 926 043,90, - EUR
- Kompenzačná udalosť č. 5: 1 598 482,89, - EUR
- Kompenzačná udalosť č. 7: 1 944 637,33, - EUR

Súkromnému partnerovi je po spustení prevádzky projektovej komunikácie hradená verejným partnerom „**Platba za dostupnosť**“, ktorá predstavuje ročnú platbu koncesionárovi od verejného obstarávateľa a je podmienená dostupnosťou projektovej cestnej komunikácie. Táto platba je vypočítaná v súlade so vzorcom na výpočet platieb za dostupnosť. Platba môže byť vypočítaná aj mesačne podľa vzorca na výpočet mesačnej platby za dostupnosť (4.1) alebo za pol roka podľa vzorca na výpočet polročnej platby za dostupnosť (4.2).

Mesačná platba za dostupnosť pre mesiac m zmluvného roka n bude vypočítaná podľa vzorca:

$$\mathbf{MAVP_m = I_n \times k \times AVP_o \times AR_m} \quad (4.1)$$

Polročná platba za dostupnosť za polročné obdobie h zmluvného roka n bude vypočítaná podľa vzorca:

$$\mathbf{SAVP_h = (1 - k) \times AVP_o \times \Sigma AR_m} \quad (4.2)$$

kde:

AVP_o = Základná ročná platba za dostupnosť

I_n = index pre zmluvný rok n

k = podiel AVP_o , ktorý bude indexovaný

m = každý mesiac v polročnom období h

AR_m = výsledok dostupnosti

Túto platbu dostane koncesionár len v tom prípade ak sú spojazdnené všetky štyri úseky rýchlostnej cesty R1. **Základný ročný poplatok činí 125,3 milióna eur.** Výška poplatku závisí od naplnenia určitých kritérií, ktoré sú stanovené v zmluve, preto koncesionár tento poplatok nikdy nedostane v celkovej výške. Koncesionár si každý mesiac odpočíta z celkovej výšky poplatku čiastku, ktorá zodpovedá počtu hodín, počas ktorých cesta alebo časť cesty nebola dostupná kvôli údržbe alebo opravám po dopravných nehodách. Ďalej sa odpočítajú penále, za nesplnené parametre, ktorú sú v zmluve stanovené ako záväzné.⁶¹

4.3 Zhodnotenie úspešnosti PPP projektu rýchlostnej cesty R1

Na základe uzatvorenej koncesnej zmluvy, ktorá bola uzatvorená medzi verejným obstarávateľom, ktorého predstavuje Slovenská republika, v zastúpení Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky a koncesionárom spoločnosťou GRANVIA, a. s. je koncesionár povinný pripraviť mesačnú správu o poskytovaní služieb a výročnú správu o planení. Verejný obstarávateľ môže kedykoľvek vykonať kontroly poskytovania služieb a kontroly koncesionára. Na základe tohto monitorovania boli od spustenia prevádzky rýchlostnej cesty R1 zistené nasledovné výsledky.

Od otvorenia R1 PR1BINA prešlo po rýchlostnej ceste viac ako 17 miliónov vozidiel. Celkovo bolo na R1 PR1BINA zaznamenaných 61 dopravných nehôd, z ktorých 50 nehôd bolo bez zranení, k žiadnej smrteľnej nehode nedošlo. Bezpečnostné hľadisko bolo vyhodnotené veľmi dobre aj napriek 61 dopravným nehodám, ktoré sa stali je to neporovnateľne menej ako v minulých rokoch, kedy pred spustením R1 PR1BINA v dôsledku vysokej nehodovosti tento úsek získal prezývku „cesta smrti“. Tieto výsledky súvisia aj s kvalitou služieb, ktoré zabezpečuje prevádzkovateľ, čiže spoločnosť GRANVIA, a. s.

PPP projekt R1 PR1BINA je štvrtým najlepším PPP projektom v regióne Európy, Strednej Ázie, stredného východu a severnej Afriky. Toto ocenenie R1 PR1BINA, dňa 18. apríla 2013 udelila porota Medzinárodnej finančnej korporácie (IFC) na súťaži Top 40 PPPs in Emerging Markets vo Washingtone. Prvé miesto na súťaži získal projekt medzinárodného letiska v Jordánsku – Queen Alia, druhé miesto medzinárodné letisko v Ruskej federácii – Pulkovo, tretie miesto získal projekt odpadovej vody v New Cairo v Egypte. Už z toho možno vidieť kvalitu PPP projektu rýchlostnej cesty na Slovensku.

⁶¹ GRANVIA, a. s. [online].

Výhodou využitia formy PPP financovania je aj to, že pri PPP sa obstaráva niekoľko fáz projektu naraz, čo vedie k možnosti zefektívnenia a zlacnenia projektu. Súkromný partner je motivovaný použiť pri výstavbe alebo rekonštrukcii čo najkvalitnejšie materiály a postupy, keďže je neskôr zodpovedný za dlhoročnú údržbu a prevádzku projektu.

Tab. 4.4 SWOT analýza financovania rýchlostnej cesty R1.

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • financovanie konzorciom 14 bánk • štátny rozpočet nie je zaťažený jednorazovo, rozdelenie splácania na viac rokov • použitie finančných prostriedkov z fondov • obstarávanie niekoľkých fáz projektu naraz, čo ušetrí peniaze • refinancovanie projektu prostredníctvom dlhopisov 	<ul style="list-style-type: none"> • vysoké celkové náklady • každoročné platby za dostupnosť rýchlostnej cesty súkromnému sektoru • kompenzačné platby súkromnému sektoru • náročnosť prípravy PPP projektu
Príležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • zvýšenie atraktívnosti regiónu pre investorov • rozvoj nadregionálnej cestnej siete • ekonomický rozvoj regiónu • zlepšenie dopravnej dostupnosti kraja • vznik nových pracovných miest • rozvoj cestovného ruchu 	<ul style="list-style-type: none"> • vysoké dodatočné náklady • nedodržanie záväzkov zo strany súkromného sektora alebo zo strany verejného sektora • živelná pohroma

Zdroj: Vlastné spracovanie.

Rok 2013 bol pre PR1BINU významný aj tým, že bolo uzatvorené **refinancovaniu projektu**, vďaka ktorému Slovenská republika ušetrí približne päť miliónov euro ročne. Spoločnosť GRANVIA, a. s. uzatvorila s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky refinancovanie PPP projektu vydaním projektových dlhopisov s pevnou úrokovou sadzbou v hodnote cca 1 miliarda 243 miliónov euro. Tieto dlhopisy majú byť

uložený u inštitučných investorov po celej Európe. Splatnosť dlhopisov je v roku 2039. **Slovenská republika tak ušetrí 145 miliónov euro.**⁶²

„Úspech refinancovania úveru vo výške 1,2 miliardy euro znamená, že PPP projekt R1-PR1BINA je najdôležitejším projektom financovania projektovými dlhopismi v Európe a modelom pre budúce infraštruktúrne projekty v Európe,“ Eric Genêt, generálny riaditeľ GRANVIA, a. s. Ratingová agentúra Standard and Poor's ohodnotila dlhopisy na úroveň BBB+, čo znamená stabilný výhľad a atraktivitu pre investorov.

Z celkovej emitovanej sumy 1,2 miliardy eur prejavili o dlhopisy záujem investori z rôznych krajín Európy. Investori z Nemecka nakúpili 31 % z celkovej sumy, britskí investori 24 % a 11 % z celkovej sumy nakúpili slovenské subjekty. Prestížny časopis Project Finance International (PFI) vyhlásil refinancovanie slovenského PPP projektu, rýchlostnej cesty R1 PR1BINA za najlepší dlhopisový projekt v roku 2013 v Európe.⁶³ Slovensko je prvou krajinou Európskej únie, ktorá dokázala refinancovať takýto rozsiahly infraštruktúrny projekt cez projektové dlhopisy. Toto úspešné refinancovanie jasne potvrdzuje priestor pre možné budúce PPP projekty na Slovensku.⁶⁴ Schému refinancovania projektu vid' Príloha č. 4.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR plánuje na rok 2015 začiatok výstavby ďalšieho projektu rýchlostnej cesty R7, ktorý plánuje financovať formou PPP, na základe veľkého úspechu pri projekte PR1BINA. Jedná na o úsek R7 Bratislava Ketelec – Holice v dĺžke viac ako 32 km, do PPP projektu bude zahrnutý aj diaľničný obchvat Bratislavy D4.

Pre budovanie infraštruktúrnych projektov je financovanie prostredníctvom PPP vhodným riešením a to najmä tam, kde sú možnosti čerpania eurofondov veľmi obmedzené. Napr. Bratislavský kraj je obmedzený v čerpaní prostriedkov z eurofondov, preto projekty v rámci Bratislavského kraja majú veľký rozsah a minuli by väčšinu prostriedkov z eurofondov na dopravu, čo by znamenalo obmedziť alebo úplne zastaviť budovanie úsekov ciest v iných lokalitách Slovenskej republiky. A keďže je dobudovanie a oprava ciest na Slovensku veľmi potrebné pre lepšiu bezpečnosť obyvateľov na Slovensku je táto forma financovania podľa môjho názoru veľmi vhodným riešením.

⁶² GRANVIA, a. s. [online].

⁶³ O PENIAZOCH. FINANČNÉ CENTRUM. [online].

⁶⁴ GRANVIA, a. s. [online].

5 ZÁVER

Predmetom diplomovej práce je problematika využívania verejno-súkromného partnerstva (Public Private Partnership) pri realizácii projektov vo verejnom sektore, ktorá je konkrétne aplikovaná na príklade Rýchlostnej cesty R1 Nitra – Tekovské Nemce na Slovensku.

Cieľom diplomovej práce je charakteristika a zhodnotenie uplatnenia Public Private Partnership vo verejnom sektore, podľa prínosov a rizík projektu a zvolených finančných parametrov, na príklade PPP projektu v doprave – Rýchlostnej cesty R1 úseku Nitra – Tekovské Nemce a Banská Bystrica severný obchvat.

Diplomová práca bola zložená z 5 kapitol a doplnená prílohami. Po úvode nasledovala druhá kapitola pod názvom „Teória investícií prostredníctvom PPP“, ktorá hovorila o počiatkoch verejno-súkromného partnerstva vo svete a v Českej republike, kde priekopníkom PPP projektov sa stala Veľká Británia, popisuje základnú charakteristiku Public Private Partnership (PPP), ktorá označuje PPP ako partnerstvo verejného a súkromného sektoru, ktoré predstavuje dlhodobé zmluvné partnerstvo, ktorého hlavným účelom je využitie zdrojov a schopností oboch sektorov k zaisteniu verejných služieb a verejnej infraštruktúry.

Základnými legislatívnymi normami, ktoré upravujú PPP projekty sú Zákon č. 139/2006 Sb. o koncesných smlouvách a koncesním řízení a Zákon č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách. Nasledujúca podkapitola sa venuje prínosom a rizikám PPP projektov. Je možné identifikovať 5 základných typov PPP projektov, ktoré sa líšia v zapojení súkromného partnera a rozdelení rizika medzi jednotlivých partnerov PPP projektu: DBB (Design-Build- Build) = navrhni – ponúkni – postav, OM (Operation and Maintenance) = správa a údržba, BOT (Build-Operate-Transfer) = postav – spravuj – preved', DBFO (Design-Build-Finance-Operate) = navrhni – postav – financuj – spravuj, BOO (Build-Own-Operate) = postav – vlastní – spravuj. Okrem nich existuje ešte mnoho ďalších typov. Príprava PPP projektu je dlhodobý a náročný proces. Pri príprave PPP projektu je potrebné dodržiavať určité kroky ako identifikácia projektu, posúdenie projektu, príprava projektu a výber partnera, uzatvorenie zmluvy, realizácia projektu, monitoring a ukončenie projektu.

Tretia kapitola „Public Private Partnership vo verejnom sektore“, bola venovaná charakteristike verejného sektora v Českej republike, ktorý predstavuje časť národného hospodárstva, ktorá je riadená verejnou správou, rozhoduje sa v ňom verejnou voľbou

a podlieha verejnej kontrole. Kapitola sa ďalej venovala triedeniu a zabezpečovaniu statkov vo verejnom sektore.

Väčšina projektov verejno-súkromného partnerstva v Českej republike bola realizovaná na regionálnej úrovni. Najväčšie zastúpenie v ČR majú PPP projekty v oblasti vodohospodárstva okolo 86 %. Ďalšia podkapitola sa venovala PPP v Českej republike, ktoré eviduje Asociace pro rozvoj infrastruktury. Tieto projekty boli rozdelené podľa jednotlivých etáp prípravy PPP projektu. Vo fáze zámeru sa nachádzajú mnohé zaujímavé projekty ako napr. Spaľovňa odpadu, ktorej zadávateľom je mesto České Budějovice, Domov pre seniorov v Mělníku alebo Vedecká knižnica v Ostrave. V ďalšej fáze pred výberom koncesionára zaznamenala Asociace pro rozvoj infrastruktury 4 PPP projekty, ktoré sa týkajú výstavby športových areálov alebo údržby mesta či výstavby novej kanalizácie.

Najviac PPP projektov Asociace eviduje vo fáze realizácie, kde eviduje celkom 22 projektov. Najväčší objem finančných prostriedkov 1 800 mil. Kč smeruje na projekt priemyselnej zóny – Třinec Baliny, ktorého zadávateľom je mesto Třinec. O 17 % menej si vyžiada projekt dodávky tepla v meste Bohumín. Mestá Ostrava, Ústí nad Labem a Plzeň realizujú po dva PPP projekty. V meste Ostrava sú to projekty Vodárenstvo v Mošnově a Ozdravné centrum, ktoré si spolu vyžadujú 222 mil. Kč. Asociace eviduje aj projekty verejného sektora, ktoré boli pozastavené alebo úplne zrušené, či už z dôvodu chýb vo vypracovaní prípravy PPP projektov, nedostatku finančných prostriedkov, nezískanie vhodného súkromného partnera alebo rôznych iných dôvodov. Eviduje celkovo 12 zrušených alebo pozastavených PPP projektov, z ktorých najväčší bol projekt rekonštrukcie diaľnice D1, ktorý plánovalo ministerstvo dopravy.

PPP projekty v oblasti cestnej infraštruktúry patria k najrozšírenejším typom PPP vo svete, pretože zahrňujú financovanie, projektovanie, vybudovanie a aj údržbu cestnej infraštruktúry. Česká republika sa tak ako ostatné štáty pokúsila využiť PPP projekty v dopravnej infraštruktúre. Prvé dva projekty: diaľnica D47 v roku 2002 a mestský cestný okruh v Prahe v roku 2004 skončili neúspešne ešte pred realizáciou. V rámci cestnej dopravy má Česká republika v príprave pilotný projekt PPP diaľnice D3. Ministerstvo dopravy ČR plánovalo i ďalšie PPP projekty v oblasti cestnej dopravy, a to: výstavba, dobudovanie, údržba diaľnic D1 a D11. V súčasnej dobe sú všetky projekty v oblasti cestnej dopravy zastavené.

Zatiaľ jediným projektom v rámci železničnej dopravy je pilotný projekt AirCon, ktorý zahŕňa zdvojnásobenie a elektrifikáciu približne 28 km existujúcich tratí medzi stanicami

Praha – Bubny a Kladno – Ostrovec a vybudovanie novej odbočky v dĺžke 6 km na letisku Ruzyně. Je perspektívnejšie využívať PPP pre projekty novostavieb ako na rekonštrukcie už existujúcich systémov. Najviac prospešné je využívať partnerstvo súkromného a verejného sektora v oblasti cestnej dopravy, svedčia o tom mnohé štúdie zo zahraničia.

Štvrtá kapitola pod názvom „Zhodnotenie uplatnenia Public Private Partnership v doprave“, sa zaoberala prvým a zatiaľ jediným PPP projektom v doprave na území Slovenskej republiky, ktorý môže slúžiť ČR ako príklad. Oficiálny názov PPP projektu znie Koncesia na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu rýchlostnej cesty R1 Nitra – Tekovské Nemce a Banská Bystrica – severný obchvat. Typ PPP projektu je DBFO. Dĺžka úseku rýchlostnej cesty predstavuje 51,6 km. Zadávateľom projektu rýchlostnej cesty R1 bolo Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií.

Proces verejného obstarávania trval 1 rok. Koncesná zmluva bola nakoniec uzatvorená 23. marca 2009 medzi Slovenskou republikou, ktorá bola zastúpená Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR a víťazom, ktorého predstavovalo konzorcium GRANVIA, a. s. (VINCI Concessions 50 % a Meridiam Infrastructure 50 %). R1 má veľký význam pre bezpečnosť v cestnej premávke a hlavne má význam z hľadiska rozvoja cestnej siete a nadregionálnych dopravných vzťahov, ale tiež v rámci ekonomického rozvoja, zníženia regionálnych rozdielov, zvýšenia atraktivity územia pre investorov a vytvárania nových pracovných miest.

Finančné prostriedky na naprojektovanie, výstavbu a prevádzku PPP projektu rýchlostnej cesty R1 predstavovali viac ako 1,2 miliardy eur. Financovanie sa uskutočnilo prostredníctvom vkladov od akcionárov spoločnosti GRANVIA, s. r. o. vo výške 149 miliónov eur vo veľkej miere v podobe podriadeného dlhu a seniorného úveru, ktorý predstavuje 984 miliónov eur počas 28 rokov, ktorý bol poskytnutý 14 bankami. Na financovaní sa podieľal tak ako verejný sektor tak aj súkromný investor. Investičné výdavky súkromného partnera predstavovali sumu 1 002 168 000 eur. Plánované výdavky verejného sektora vo fáze prevádzky predstavovali 3 989 478 000 eur bez DPH. Výška finančných výdavkov verejného sektora na prevádzku rýchlostnej cesty sa v jednotlivých rokoch zvyšovali. Dôvodom zvyšovania týchto výdavkov sú neustále rastúce požiadavky na kvalitu a bezpečnosť ciest, opravy po zimných mesiacoch alebo nehôd. V roku 2041 sú plánované výdavky na prevádzku vo výške 85 318 000 eur. Skutočné výdavky verejného sektora vo fáze prípravy PPP projektu boli zložené z viacerých položiek ako: nájom pozemku, výkup pozemkov, projektové práce, stavebné práce a odvody. V rokoch 2005, 2006 a 2008 došlo

k výkupom pozemkov v celkovej výške 2 933 000 eur s DPH. V roku 2007 boli na financovanie využité prostriedky z fondov Európskej únie, ISPA a TEN – T vo výške 2 613 000 Eur. Projektové práce boli v rámci rokov 2005 – 2008 vyčíslené na 12 533 000 eur s DPH a stavebné práce 1 121 000 eur s DPH. Čo predstavuje o 91 % menej ako vydal na projektové práce v rokoch 2005 – 2008.

V rokoch 2009 – 2010 vydal verejný sektor vo fáze výstavby PPP projektu rýchlostnej cesty R1 na výkup pozemkov 71 671 000 eur s DPH. Na projektové práce bolo v rokoch 2009 – 2010 vydaných 13 943 000 eur s DPH. Výdavky súkromného partnera na prevádzku PPP projektu predstavovali 536 480 000 eur. Súkromnému partnerovi je po spustení prevádzky projektovej komunikácie hradená verejným partnerom „Platba za dostupnosť“. Túto platbu dostane koncesionár len v tom prípade ak sú spojazdnené všetky štyri úseky rýchlostnej cesty R1. Základný ročný poplatok činí 125,3 milióna eur. Výška poplatku závisí od naplnenia určitých kritérií, ktoré sú stanovené v zmluve, preto koncesionár tento poplatok nikdy nedostane v celkovej výške.

Od otvorenia R1 PR1BINA prešlo po rýchlostnej ceste viac ako 17 miliónov vozidiel. Celkovo bolo na R1 PR1BINA zaznamenaných 61 dopravných nehôd, z ktorých 50 nehôd bolo bez zranení, k žiadnej smrteľnej nehode nedošlo. PPP projekt R1 PR1BINA je štvrtým najlepším PPP projektom v regióne Európy, Strednej Ázie, stredného východu a severnej Afriky. Toto ocenenie dostal od Medzinárodnej finančnej korporácie (IFC) na súťaži Top 40 PPPs in Emerging Markets vo Washingtone. V roku 2013 bol došlo k refinancovaniu projektu. Refinancovanie sa uskutočnilo vydaním projektových dlhopisov s pevnou úrokovou sadzbou v hodnote cca 1 miliarda 243 miliónov euro. Splatnosť dlhopisov je v roku 2039. Slovenská republika tak ušetrí 145 miliónov euro.

Pre budovanie infraštruktúrnych projektov je financovanie prostredníctvom PPP vhodným riešením a to najmä tam, kde sú možnosti čerpania eurofondov veľmi obmedzené. Napr. Bratislavský kraj je obmedzený v čerpaní prostriedkov z eurofondov, preto projekty v rámci Bratislavského kraja majú veľký rozsah a minuli by väčšinu prostriedkov z eurofondov na dopravu, čo by znamenalo obmedziť alebo úplne zastaviť budovanie úsekov ciest v iných lokalitách Slovenskej republiky. A keďže je dobudovanie a oprava ciest na Slovensku veľmi potrebné pre lepšiu bezpečnosť obyvateľov na Slovensku je táto forma financovania podľa môjho názoru veľmi vhodným riešením.

ZOZNAM POUŽITÉJ LITERATÚRY

Odborná literatúra

- [1] BENČO, Jozef. *Verejný sektor a verejné služby*. Kunovice: Evropský polytechnický institut. 2005. 186 s. ISBN 978-80-7314-063-2.
- [2] GRIMSEY, Darrin a Mervyn LEWIS. *Public Private Partnership*, Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2007. 288 s. ISBN 978-18-47202-26-0.
- [3] JURČÍK, Radek. *Partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem v ČR*, Brno, MZLU 2008. 280 s. ISBN 978-80-7375-244-6.
- [4] LEGO, Jan a Tomáš LOUDA. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru*, Praha, Aleš Čeněk, s. r. o., 2008. 200 s. ISBN 978-80-904024-4-7.
- [5] NEMEC, J., F. OCHRANA, J. PAVEL a V. ŠAGÁT. *Kontrola ve veřejné správě*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s. 2010. 160 s. ISBN 978-80-7357-558-8.
- [6] OCHRANA, František, Jan PAVEL, Leoš VÍTEK a kolektiv. *Verejný sektor a veřejné finance*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a. s. 2010. 264 s. ISBN 978-80-247-3228-2.
- [7] OSTŘÍŽEK, Jan a kol. *Public Private Partnership. Příležitost a výzva*. Praha: C. H. Beck, 2007. 284 s. ISBN 978-80-7179-744-9.
- [8] PEKOVÁ, Jitka. *Verejné finance, úvod do problematiky*. 4. vyd. Praha : ASPI, a. s. 2008. 580 s. ISBN 978-80-7357-358-4.
- [9] POMAHAČ, Richard. *Základy teorie veřejné správy*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o. 2011. 267 s. ISBN 978-80-7380-330-8.
- [10] SKELCHER, Chris. *The Oxford Handbook of Public Management*. UK: Oxford University Press. 2007. 789 s. ISBN 978-0-19-922644-3.
- [11] STRECKOVÁ, Yvonne, MALÝ Ivan a kolektiv. *Verejná ekonomie pro školu i praxi*. Praha: Computer Press. 1998. 226 s. ISBN 80-7226-112-6.
- [12] ŠKULTÉTY, Peter. *Verejná správa a správne právo*. Bratislava : VEDA, vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied. 2008. 204 s. ISBN 978-80-224-1023-6.

Učebné texty

- [13] HALÁSEK, Dušan a Dávid LENERT. *Ekonomika veřejného sektoru (vybrané kapitoly)*. 1. vyd. Ostrava : VŠB – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA. 2008. 238 s. ISBN 978-80-248-1854-2.

Internetové zdroje

- [14] ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *Aplikace partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) při financování projektu v oblasti dopravy z fondu EU*. [online]. [12.12.2013]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/ppp_u_nas/?page=2.
- [15] ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *Databáze PPP projektů*. [online]. [09.01.2014]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/.
- [16] ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *Možnosti a meze využití PPP v dopravní infrastruktuře*. [online]. [09.01.2014]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/sektorove_studie/.
- [17] ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *PPP*. [online]. [09.01.2014]. Dostupné z: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/ppp/>.
- [18] ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *PPP projekty*. [online]. [10.01.2014]. Dostupné z: <http://www.asociaceppp.cz/>.
- [19] ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *PPP projekty: Jak na ne?*. [online]. [10.01.2014]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/metodiky_appp/.
- [20] ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *Příprava PPP projektu krok za krokem*. [online]. [10.01.2014]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/metodiky_appp/.
- [21] ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *Procesní postup při přípravě a realizaci PPP projektů*. [online]. [15.01.2014]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/metodiky_mf/.
- [22] ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *Public Private Partnership – Partnerství veřejného a soukromého sektoru*. [online]. [09.01.2014]. Dostupné z: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/ppp/>.
- [23] GRANVIA, a. s. *Aktuálne informácie*. [online]. [15.03.2014]. Dostupné z: <http://www.pr1bina.sk/sk/aktuality/aktualne-informacie>.

- [24] GRANVIA, a. s. *Financovanie projektu*. [online]. [15.03.2014]. Dostupné z: <http://www.pr1bina.sk/sk/o-projekte/financovanie>.
- [25] GRANVIA, a. s. *O projekte*. [online]. [13.03.2014]. Dostupné z: <http://www.pr1bina.sk/sk/o-projekte>.
- [26] GRANVIA, a. s. *Partneri projektu*. [online]. [17.03.2014]. Dostupné z: <http://www.pr1bina.sk/sk/o-projekte/partneri>.
- [27] GRANVIA, a. s. *Rok 2013 na PR1BINE*. [online]. [23.03.2014]. Dostupné z: <http://www.pr1bina.sk/images/stories/web/rok-2013/PR1BINARok2013.pdf>.
- [28] GRANVIA, a. s. *Všeobecné informácie*. [online]. [15.03.2014]. Dostupné z: <http://www.pr1bina.sk/sk/o-projekte/vseobecne-informacie>.
- [29] HAJDUCH, Ondřej. *Geografický web. Doprava ČR*. [online]. [18.02.2014]. Dostupné z: <http://www.hajduch.net/cesko/doprava>.
- [30] HORKEL, Vlastimil a Miroslav ZÁMEČNÍK. *Úvod do metodiky řešení PPP projektu v České republice*. [online]. [22.02.2014]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/ppp_u_nas/?page=3.
- [31] JEBAVÁ, Magdaléna. *Analýza rizik a možností využití metody PPP při projektech dopravní infrastruktury v ČR*. Diplomová práce. 2012. [online]. [15.01.2014]. Dostupné z: http://dspace.upce.cz/bitstream/10195/46074/3/JebavaM_AnalyzaRizik_NK_2012.pdf.
- [32] KADEČKA, Stanislav a Filip RIGEL. *Výkon státní správy – kompetence, odpovědnost*. 2009. [online]. [24.02.2014]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/soubor/vykon-statni-spravy-kompetence-pdf.aspx>.
- [33] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Případová studie AIRCON. Případová studie kombinace PPP projektu a fondu EU. Spojení Praha – Kladno Letiště Ruzyně*. [online]. [25.03.2014]. Dostupné z: http://www.mdcrcz/NR/rdonlyres/07A7A286-447B-4F9D-970B-23D9C87B7E4E/0/MDCR_AirCon.pdf.
- [34] MINISTERSTVO FINANČÍ ČESKÉ REPUBLIKY. *Aktualizovaný přehled projektů PPP v ČR – květen 2013*. [online]. [16.02.2014]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/monitoring/hodnota-koncesnich-smluv-ppp/2013/aktualizovany-prehled-projektu-ppp-v-cr-12007>.

- [35] MINISTERSTVO FINANCÍ ČESKÉ REPUBLIKY. *Průvodce metodikami pro realizaci PPP projektů – 2013*. [online]. [22.01.2014]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/legislativa/metodiky/2013/pruvodce-metodikami-pro-realizaci-ppp-pr-12335>.
- [36] MINISTERSTVO FINANCÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Databáza PPP projektů*. [online]. [27.02.2014]. Dostupné z: <http://www.finance.gov.sk/Default.aspx?CatID=6649>.
- [37] O PENIAZOCH. FINANČNÉ CENTRUM. *Refinancovanie R1 je európskym top projektom roku 2013*. [online]. [27.03.2014]. Dostupné z: <http://openiazoch.zoznam.sk/cl/142150/Refinancovanie-R-je-europskym-topprojektom-roku>.
- [38] PAVEL, Jan. *PPP projekty v České republice — šance nebo riziko? Implementace PPP projektů v České republice a její rizika*. 2007. [online]. [25.01.2014]. Dostupné z: http://www.transparency.cz/doc/vz_analyza_ppp_implementace.pdf.
- [39] SLÁNSKÁ, Marie. *Projekty spolupráce soukromého a veřejného sektoru (PPP) v zemích Visegrádské čtyřky*. Diplomová práce. 2009. [online]. [02.02.2014]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/dipl_a_bc_prace/.
- [40] VEŘEJNÝ SEKTOR. Veřejný sektor – význam a funkce. [online]. [18.02.2014]. Dostupné z: <http://verejnysektor.cz/>.

Legislativa

- [41] Zákon č. 139 ze dne 14. března 2006 o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon). Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2006&typeLaw=zakon&what=Rok&stranka=15>. ISSN 1211-1244.
- [42] Zákon č. 137 ze dne 14. března 2006 o veřejných zakázkách. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=2006&typeLaw=zakon&what=Rok&stranka=15>. ISSN 1211-1244.
- [43] Zákon č. 90 ze dne 25. ledna 2012 o obchodních společnostech a družstvech (o obchodních korporacích). Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=2012&typeLaw=zakon&what=Rok&stranka=16>. ISSN 1211-1244.

- [44] Zákon č. 13 ze dne 24. ledna 1997 o pozemních komunikacích. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka_zakonu/SearchResult.aspx?q=1997&typeLaw=zakon&what=Rok&stranka=12. ISSN 1211-1244.
- [45] Zákon č. 218 ze dne 27. června 2000 o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla). Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=2000&typeLaw=zakon&what=Rok&stranka=9>. ISSN 1211 -1244.
- [46] Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=2000&typeLaw=zakon&what=Rok&stranka=6>. ISSN 1211-1244.
- [47] Zákon č. 183 ze dne 14. března 2006 o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=2006&typeLaw=zakon&what=Rok&stranka=14>. ISSN 1211-1244.

ZOZNAM SKRATIEK A SYMBOLOV

PFI	Private Finance Initiative
TI	Transparency International
SBC	Stratégia Business Case
OBC	Outline Business Case
Z. z.	Zbierka zákonov
ČR	Česká republika
SR	Slovenská republika
MVČR	Ministerstvo vnitra České republiky
MFČR	Ministerstvo financí České republiky
MFSR	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
VS	Verejný sektor
HDP	Hrubý domácí produkt
Kč	Česká koruna (mena)
EUR	Euro (mena)
MHD	Mestská hromadná doprava
ČD	České dráhy
SK	Slovenská republika
PL	Polsko
D	Nemecko
A	Rakúsko

PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKU DIPLOMOVÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- беру на ве́доміі, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 25. 4. 2014

Petra Podoláková

.....
jméno a příjmení studenta

ZOZNAM PRÍLOH

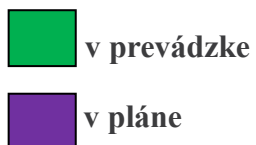
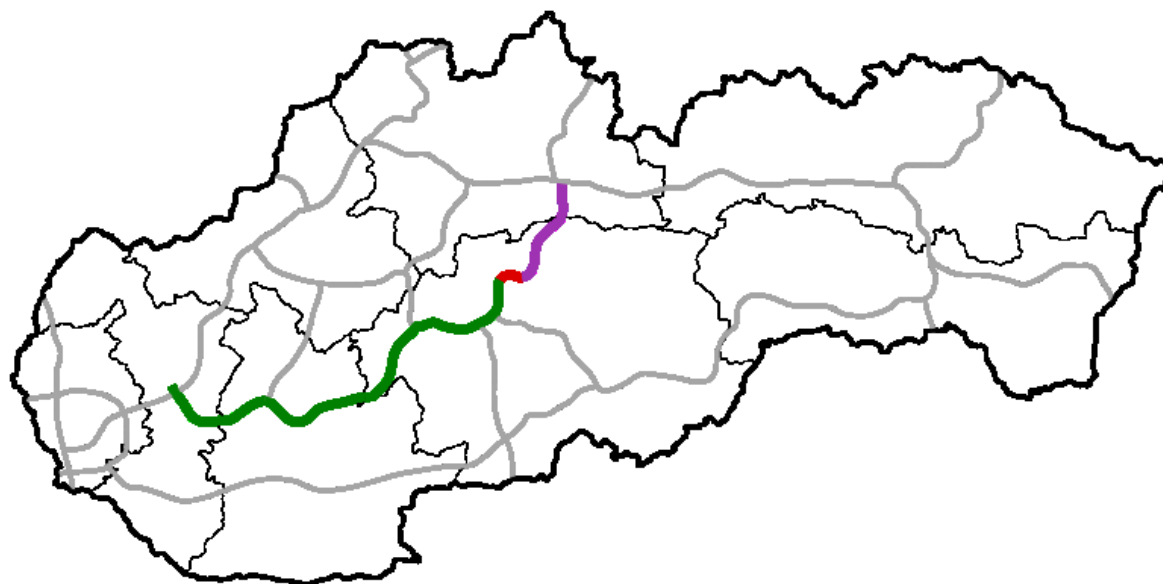
Príloha č. 1	Grafické znázornenie diaľnice D3 v Českej republike
Príloha č. 2	Grafické znázornenie rýchlostnej cesty R1 na Slovensku
Príloha č. 3	Technické údaje PPP projektu PR1BINA
Príloha č. 4	Refinancovanie PPP projektu PR1BINA

Príloha č. 1 Grafické znázornenie diaľnice D3 v Českej republike



Zdroj: Stavební a investorské noviny. Dostupné z: <http://tvstav.cz/clanek/2605-d3-0308c-veseli-nad-luznici-bosilec-a-d3-0309-iii-borek-usilne>.

Príloha č. 2 Grafické znázornenie rýchlostnej cesty R1 na Slovensku



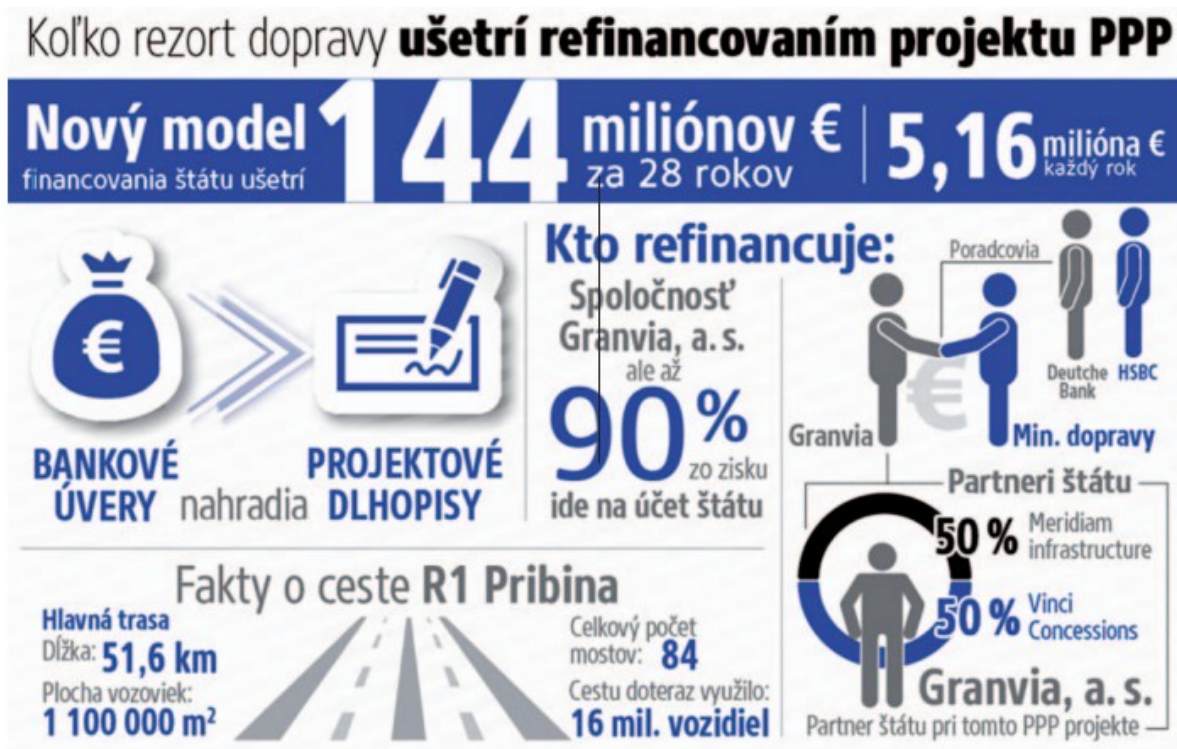
Zdroj: Rýchlostná cesta R1 na Slovensku. Dostupné z: [http://sk.wikipedia.org/wiki/R%C3%BDchlostn%C3%A1_cesta_R1_\(Slovensko\)](http://sk.wikipedia.org/wiki/R%C3%BDchlostn%C3%A1_cesta_R1_(Slovensko)).

Príloha č. 3 Technické údaje PPP projektu PR1BINA

Hlavná trasa	
Dĺžka:	51, 6 km
Kategória:	R 22,5
Plocha vozoviek na R1:	1 100 000 m ²
Počet stavebných objektov:	850
Mostné objekty – výstavba a vyvolané úpravy	
Celkový počet:	84
Celková dĺžka mostov:	6 843 m
Mimoúrovňové križovatky	
Počet:	6
Protihlukové steny	
Počet objektov:	41
Celková dĺžka:	32 611 m
Oporné a zárubné múry	
Počet objektov:	27
Celková dĺžka:	4 362 m
Prekládky a vyvolané úpravy ostatných komunikácií	
Počet objektov:	59
Prekládky a vyvolané úpravy inžinierskych sietí	
Vodohospodárske objekty:	187
Objekty elektro:	255
Prekládky plynovodu:	35

Zdroj: GRANVIA, a. s.

Príloha č. 4 Refinancovanie PPP projektu PR1BINA



Zdroj: ASOCIÁCIA PPP. Dostupné z: <http://www.asociaciappp.sk/upld/udok/000732/PPP%20newsletter%20FINAL.pdf>.